

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK
0242 9345

JAARBOEK

VAN DE

KONINKLIJKE MARINE.

T 302
1911/2
B

JAARBOEK

VAN DE

KONINKLIJKE MARINE.

1909—1910.

Uitgegeven door de zorg van het Departement van Marine.



'S GRAVENHAGE,
DE GEBROEDERS VAN CLEEF.
1911.

INHOUD.

	Bladz.
Bestuur en Algemeene Zaken	1
Reisrapporten	2
1°. de *Holland* van Nederland naar Oost-Indië	4
2°. de *Hertog Hendrik* van Nederland naar Oost-Indië	13
3°. de *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* van Oost-Indië naar Nederland	21
4°. de *Tromp* van Oost-Indië naar Nederland	26
5°. de *Friesland.*	
a. oefeningstocht in den Atlantischen Oceaan	28
b. oefeningstocht in den Atlantischen Oceaan en de Noordzee	34
6°. de *Heemskerck.*	
a. oefeningstocht naar Madeira en de Middellandsche Zee	46
b. oefeningstocht in de Noordzee, met Z. K. H. den Prins der Nederlanden aan boord	59
7°. de *Piet Hein.*	
a. oefeningstocht in de Middellandsche Zee	64
b. oefeningstocht in den Noord-Atlantischen Oceaan en de Noordzee	68
8°. de *Evertsen.*	
oefeningstocht in den Noord-Atlantischen Oceaan	72
Materieel en Rijkswerven	79
's Rijks werf te Amsterdam	79
's Rijks werf te Willemsoord	87
's Rijks werf te Hellevoetsluis	94
Verslag betreffende de herhalings- en teekenschool aan 's Rijks werf te Amsterdam	100
Verslag omtrent het onderricht, gegeven aan de Burgeravondschool te Helder, aan leerlingen van 's Rijks werf te Willemsoord	102
Verslag over den teekencursus aan 's Rijks werf te Hellevoetsluis	103

Bladz.

Scheikundig laboratorium te Amsterdam 106
Belangrijke werkzaamheden en leveringen door particulieren 114
Maatregelen met betrekking tot het materieel, genomen van 1 October 1909—1 October 1910 . 116
Stoomwezen 118
Artillerie 121
Proeven op het gebied der artillerie aan boord Hr. Ms. *Bellona* 125
Torpedodienst 126
Personeel 134
Verslag omtrent het beheer der uitspanningslectuur bij de Koninklijke Marine 139
Voeding, kleeding en verpleging 140
Loodswezen, betonning, bebakening, verlichting en stormwaarschuwingsdienst 142
Verslag omtrent de werkzaamheden verricht aan het Proefstation van 's Rijks kustverlichting te Scheveningen 144
Hydrographie 147
Opleidingen:
Opleiding van jongens tot matroos 150
" " matrozen der 3e klasse en lichtmatrozen te Willemsoord . . . 152
" " matroos tot kwartiermeester . . . 157
" " geweermakers 158
" " monteurs 159
Verslag betreffende de werfdivisie 161
Opleiding voor matrozen-seiner der 1e en 2e klasse en miliciens-kustwachter 168
Opleiding tot korporaal-konstabel en tot kanonnier 170
Opleiding van het personeel der Koninklijke Marinereserve 171
Statistische opgaven:
Sterkte van het korps officieren 174
" " " personeel onderofficieren en mindere schepelingen 176
" " " korps Mariniers 182
" " " personeel van den Marine-stoomvaartdienst 184

Bladz.

Sterkte van het personeel der Koninklijke Marine-reserve 185
Mutatiën bij de officieren der zeemacht gedurende het jaar 1909 186
Mutatiën bij de machinisten, onderofficieren en mindere schepelingen der zeemacht gedurende het jaar 1909 188
Opgaven betreffende aanneming en verloop van onderofficieren en minderen 196
Opgave betreffende het verloop der bij de zeemacht aangenomen jongens 196
Staat, aanwijzende het aantal jongens beneden de 16 jaar, dat zich tot indiensttreding bij de zeemacht heeft aangemeld, met opgave hoeveel er van zijn aangenomen of afgewezen 197
Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord 198
Opleiding van adspirant-administrateurs 199
" " " machinisten 200
Staat van ontvangen en afgegeven gelden en boekjes betreffende de Rijkspostspaarbank ten dienste van het personeel der Koninklijke Marine 201
Opgave van het bedrag der in elk jaar belegde en afgegeven gelden en van het aantal der in elk jaar genomen en afgegeven boekjes. 202
Overzicht van de jaarlijksche toeneming van de spaarbankboekjes en de belegde gelden, alsmede van de afgifte der boekjes en de terugbetaalde gelden 203
Klachtzaken bij de Koninklijke Marine 204
Staat van gestraften 206
Staat van opgelegde straffen 207
Overzicht van het aantal beloodste en niet beloodste vaartuigen 201
Opgaaf van het aantal mindere geëmployeerden, werklieden en leerlingen van de verschillende vakken op de drie werven in dienst 209
Algemeen overzicht der schepen en vaartuigen van oorlog 211
Staat van de actieve zeemacht op 1 October 1910 242
Overzicht der binnenslands in dienst zijnde schepen 245

Bladz.

West-Indië 247
Gezantschapswacht te Peking 277
Oost-Indië 280
Personeel 280
Materieel 282
Artillerie 288
Torpedodienst 296
Uitspanningslectuur 296
Kustverlichting, bebakening, loodswezen, havendepartementen en hydrographie 297
Nederlandsch eskader in Oost-Indië 300
Algemeene diensten 307
Draadlooze telegrafie 326
Reisrapporten:
1°. de *De Ruyter*, *Koningin Regentes* en *Tromp* naar de Oost-Aziatische wateren 329
2°. de *Noordbrabant* naar San-Francisco 357

Bestuur en Algemeene zaken.

Het beheer over het Departement van Marine werd gedurende het tijdvak, waarover dit verslag loopt, gevoerd door den Vice-Admiraal J. WENTHOLT.

Op de gemeenschappelijke voordracht van de Ministers van Marine, van Oorlog, van Buitenlandsche Zaken en van Justitie werden bij Koninklijk Besluit van den 30sten October 1909 (Staatsblad n°. 351) nieuwe regelen vastgesteld ten aanzien van de toelating van oorlogsschepen van vreemde mogendheden in de Nederlandsche territoriale wateren en in het daarbinnen gelegen Nederlandsch watergebied.

Bij Koninklijk Besluit van den 8sten November 1909 (Staatsblad n°. 358) werd de onderscheidingsvlag vastgesteld voor Hare Koninklijke Hoogheid JULIANA, Prinses van Oranje-Nassau, Hertogin van Mecklenburg.

Bij de wet van den 15den Juli 1910 (Staatsblad n°. 217) werd de „Staat van het bedrag der pensioenen", behoorende bij de „Pensioenwet voor de Zeemacht 1902" aangevuld.

Tusschen de betrekkingen van adspirant-machinist en stoker-majoor, en de daarmede verband houdende pensioensbedragen, is ingevoegd geworden de betrekking van „opperstoker", met een jaarlijksch pensioen van *f* 440.— en een jaarlijksch pensioen van de weduwe en kinderen van *f* 250.—.

Reisrapporten.

Gedurende het tijdvak van den 1sten October 1909 tot den 1sten October 1910 waren de navolgende schepen in buitenlandschen dienst:

Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* en Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik* werden respectievelijk den 26sten October en den 1sten November 1909 te Willemsoord in dienst gesteld. Beide schepen waren bestemd voor den dienst in Oost-Indië, waarheen eerstgenoemde bodem den 20sten November vertrok. Na een kort verblijf te Malta, Port-Saïd, Aden en Colombo, kwam de *Holland* den 27sten December 1909 in Oost-Indië aan. Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik* koos den 20sten November 1909 zee en bereikte den 7den Januari 1910 via Algiers, Port-Saïd, Perim en Colombo zijne bestemming.

Hr. Ms. pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* keerde den 29sten December 1909 uit Oost-Indië naar Nederland terug en kwam via Colombo, Perim, Port-Saïd en Algiers den 14den Februari 1910 te IJmuiden binnen. Den 5den Maart d.a.v. werd dit schip te Amsterdam uit dienst gesteld.

Hr. Ms. pantserschip *Tromp* vertrok den 7den Januari 1910 uit Oost-Indië en kwam via Colombo, Perim, Port-Saïd en Malta den 16den Februari 1910 ter reede Texel. Den 5den Maart d.a.v. werd deze bodem te Willemsoord uit dienst gesteld en daar weder gereed gemaakt om in het najaar naar Nederlandsch-Indië te vertrekken.

Hr. Ms. pantserdekschip *Friesland* koos den 23sten October 1909 zee voor eene oefeningsreis met de adelborsten

der 2de klasse, 3de afdeeling. Een bezoek werd gebracht aan de havens Horta, Las Palmas, Funchal en Santa-Cruz de Teneriffe en den 22sten December d.a.v. te Nieuwediep teruggekeerd. Den 16den April 1910 vertrok Hr. Ms. *Friesland* weder van Nieuwediep voor den jaarlijkschen oefeningstocht met de adelborsten der 2de klasse, 1e afdeeling, en de in opleiding zijnde jeugdige schepelingen. Van den 26sten April tot den 2den Mei werd te Las Palmas, van den 11den tot den 18den Mei te Bordeaux en van den 23sten tot den 27sten Mei te Oban verbleven. Het schip keerde den 30sten Juni d.a.v. te Nieuwediep terug.

Hr. Ms. pantserschip *Heemskerck* verliet den 4den Januari 1910 de haven van Nieuwediep tot het ondernemen van eene reis naar de Middellandsche Zee ter oefening van zeemiliciens. Op deze reis werden Funchal, Napels, Villefranche, Marseille, Tanger en Gibraltar bezocht, en de tocht eindigde den 4den Maart d.a.v. Nadat Z. K. H. de Prins der Nederlanden, Hertog van Mecklenburg was geëmbarkeerd, vertrok Hr. Ms. *Heemskerck* den 17den Mei 1910 van IJmuiden om Z. K. H. naar Engeland over te voeren, ter gelegenheid van de begrafenis van Z. M. Koning EDWARD van Engeland. Na op de terugreis een kort bezoek aan Leith te hebben gebracht, kwam Hr. Ms. *Heemskerck* den 26sten Mei te Amsterdam aan, waar Z. K. H. debarkeerde.

Door Hr. Ms. pantserschip *Piet Hein* werd van den 2den tot den 26sten Mei 1910 een oefeningstocht gedaan in den Atlantischen Oceaan en de Middellandsche Zee, waarbij Malaga werd bezocht. Den 12den Juli 1910 werd de haven van Nieuwediep verlaten tot het doen van eene reis naar Bergen, op welke reis verschillende Noorsche fjorden werden in- en uitgestoomd. Den 4den Augustus keerde het schip te Nieuwediep terug.

Hr. Ms. pantserschip *Evertsen* maakte van den 30sten

Juli tot den 19den Augustus 1910 eene reis in de Noorsche en Deensche wateren, waarbij behalve aan eenige fjorden een bezoek werd gebracht aan Bergen en Kopenhagen. In laatstgenoemde plaats werd een oud ijzeren kanon in ontvangst genomen, afkomstig van het Nederlandsche schip *Brederode*, dat daar in vroeger jaren was gezonken. Het bedoelde kanon werd afgedragen aan den directeur van het Nederlandsch Museum te Amsterdam.

De buitenlandsche reizen van de schepen van het Nederlandsch Eskader in Oost-Indië en die van Hr. Ms. pantserdekschip *Utrecht* zijn vermeld in de rapporten omtrent de verrichtingen van de Zeemacht in de Koloniën.

1°. Holland.

Commandant: de Kapitein ter zee E. E. Dullemond.

Van Nederland naar Oost-Indië.

1°. Nautisch gedeelte.

Na bekomen order van den directeur en commandant der Marine te Willemsoord, verliet Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* op den 20sten November 1909, ten ongeveer 12 u. 's middags, de haven van Nieuwediep ter aanvaarding van de reis naar Oost-Indië.

Het schip was voorzien van victualie voor 8 weken en een kolenvoorraad van 700 ton; de bemanning bestond uit 320 koppen; de diepgang bedroeg vóór 63, achter 62 d.M, gevende een koplast van 1 d.M. Na ter reede de vlag van den directeur en commandant der Marine gesalueerd te hebben met 15 schoten, werd met 90 omwentelingen van beide machines, gevende een vaart van 12 à 13 mijlen, naar en door het Schulpengat gekoersd en buiten gekomen koers bepaald benoorden het lichtschip Noord-Hinder langs en naar het Kanaal.

Een stijve N.W.lijke bries met een weinig zee en constanten barometer (plm. 763½ m.M.) werd gedurende dit traject ondervonden; oorspronkelijk helder, werd het tegen den avond heiig.

De lichtschepen Noord-Hinder en Sandettie kwamen eerst op 7 mijl in het zicht en West-Hinder, dat op circa 9 mijlen gepasseerd werd, bleef weg; het roode licht van het Varne-lichtschip werd slechts een oogenblik gezien, toen het op plm. 3 mijl gepasseerd werd. Boven en

langs den Engelschen wal was het met het zicht nog ongunstiger gesteld. De East-Goodwin werd een oogenblik gezien op 3 à 4 mijlen afstand; de South-Goodwin vertoonde zich niet; van de groote lichten van South-Foreland en Dover werd slechts even een glimp gezien, bij het voorbijvaren op een afstand van plm. 4 mijlen, terwijl het licht van Dungeness zelfs geheel onzichtbaar bleef, ook toen het ten half drie H.W. op 3 mijl gepasseerd werd, waarbij het mistsein zeer duidelijk hoorbaar was.

Met het oog op het slechte zicht werd van Dungeness koers gezet naar het midden van het Kanaal, doch op den V.M. van den 21sten November, bij helder opklarend weer en N. tot N.O.lijke koelte, verder de Fransche kust gevolgd en ten 1 u. 30 m. H.W. van den 22sten November Ouessant gerond op plm. 25 mijl afstand in 60 vaam water.

Per draadlooze telegrafie werd toen op 850 K.M. voor het laatst gemeenschap verkregen met het radio-telegrafische kuststation te Scheveningen.

Buiten het Kanaal zijnde, werd koers gesteld om de Zuid; na ten 4 uur D.W. van den 23sten November het licht van Kaap Villano in het zicht geloopen te zijn, werd de koers bepaald op 10 mijl bewesten de Burlings en deze eilanden te 11 uur E.W. van den zelfden datum gepasseerd.

Van hier werd, 5 mijl buiten Kaap Roca houdende, op Kaap St. Vincent en verder op Sagres-punt aangestuurd en dit laatste punt te 10 u. 30 m. V.M. van den 24sten November bereikt, waar aan de Semaphore per vlaggensein verzocht werd van Hr. Ms. *Holland* te rapporteeren „alles wel".

Van Sagres-punt werd gekoersd naar en door Straat Gibraltar en benoorden Alboran langs, welk eiland te 1 u. 30 m. A.M. van Donderdag den 25sten November werd gepasseerd, aangehouden op Kaap Matifu.

Te 3 u. 30 m. A.M. van Vrijdag den 26sten November werd Kaap Matifu gepasseerd en per vlaggensein verzocht van Hr. Ms. *Holland* te rapporteeren „alles wel."

Van hier werd langs en binnen lichtenzicht van de Afrikaansche kust koers gestuurd naar en verder door Straat Galita en de route benoorden Pantellaria genomen naar la Valetta, waar op loodsmansaanwijzing te 1 u. 30 m. A.M. van Zondag den 28sten November in de haven op boei no. 8 gemeerd werd.

Den 3den December des morgens te 7 u. werd de haven van La Valetta, zonder de assistentie van een loods, verlaten, ter verdere voortzetting der reis naar Oost-Indië, en koers gesteld plm. 15 mijl benoorden Damiëtte, stoomende met 90 omwentelingen.

Op de H.W. van Maandag 6 December werd achtereenvolgens zicht

gekregen van het licht van Kaap Brulos en Damiëtte-punt. Toen het laatste gepasseerd was, werd koers gezet naar de haven van Port-Saïd. Na buiten de pieren het voorgeschreven saluut aan het Egyptisch gouvernement te hebben gegeven, werd op loodsmansaanwijzing naar binnen gestoomd en te 9 u. V.M. gemeerd in het Ismaël-bassin.

Nadat te Port-Saïd de kolenvoorraad met 300 ton was aangevuld en gebracht op ruim 780 ton, de verversching, mitsgaders het drink- en voedingwater in ontvangst waren genomen, werd te 5 u. 30 m. P.V. van den 6den December het kanaal ingestoomd, Hr. Ms. *Holland* voorzien van een loods en een gehuurd electrisch zoeklicht met bedienend personeel, overeenkomstig art. 8 § 7 sub 1 „Réglément de Navigation dans le Canal Maritime de Suez," komende het mij, gelet op de geringe kosten aan het gehuurde zoeklicht verbonden (totaal 200 francs), niet doelmatig en wenschelijk voor, bij den tocht door het kanaal het eigen zoeklicht te bezigen, nog daargelaten dat de kanaalbeambten, dezen projecteur, wat zijne inrichting en plaatsing aan boord betreffen, hoogst waarschijnlijk niet zouden beoordeelen als te voldoen aan de bepalingen, welke in verband met de veilige scheepvaart door het kanaal bij nacht zijn vastgesteld (referte sub 2 van genoemd artikel.)

Aangezien slechts éénmaal behoefde te worden vastgemaakt, was de tocht door het kanaal een buitengewoon voorspoedige en werd reeds te 10 u. V.M. van den 7den December, alzoo na 16 u. 30 m., op de reede van Suez geankerd om den loods en den gehuurden projecteur met den aankleve van dien af te geven. Te ongeveer 10 u. 45 m. V.M, kon de Golf van Suez worden instoomd, waarbij, met het oog op een tijdige aankomst te Aden op Zaterdag 11 December e.k., het aantal omwentelingen der werktuigen bepaald op 95, gevende een vaart van plm. 14 mijlen. De bekende trek door de Jubal-straat, ten Westen Jebel-Teir en de Zebayier-groep, door de Aboe-Etil-straat en de kleine straat van Bab-el-Mandeb werden gevolgd, de beide laatste straten respectievelijk ten 9 u. 30 m. E.W. van Vrijdag den 10 den en 4 u. 30 m. D.W. van Zaterdag den 11den December gepasseerd, vervolgens de Golf van Aden ingestoomd en ten 12 u. 30 m. A.M. van laatstgenoemden datum op loodsmansaanwijzing geankerd in de Inner-Harbour van Aden, na op de reede het Engelsche gouvernement op de voorgeschreven wijze gesalueerd te hebben.

Na aanvulling van den steenkolenvoorraad met 300 ton en ontvangst van het benoodigde drink- en voedingwater, werd ten ruim 6 uur 's avonds van den 11den December de reede van Aden zonder loods verlaten tot voortzetting der reis naar Oost-Indië. Buiten gekomen werd het aantal omwentelingen der werktuigen bepaald op 90 à 92, stoomende met 6 ketels.

Het licht van Ras Marshag op pl.m. 1½ mijl Noord peilende, werd

met het oog op het bij dag naderen en passeeren van Sokotra de koers slechts 15 mijlen benoorden de Westpunt van dit eiland bepaald. Te 8 uur D.W. van Dinsdag den 13den December een goed compleet bestek en tevens zicht van Sokotra hebbende, werd de koers recht op Minikoi bepaald, zoodat de Oostpunt van Sokotra te 2½ uur A.M. van dien dag op 10 mijlen gepasseerd werd. Op de D.W. van Vrijdag den 17den December werd Minikoi op pl.m. 15 zeemijlen benoorden langs gepasseerd en verder koers gezet op Colombo.

Te 2¾ uur A.M. van Zaterdag den 18den December werd in het Noordelijk gedeelte der haven op loodsmansaanwijzing gemeerd, na buiten de haven het Engelsche gouvernement op de voorgeschreven wijze te hebben gesalueerd.

Wegens vertraging in de aankomst der Europeesche mail, welke eerst op den V.M. van Vrijdag den 24sten, instede van op den A.M. van den 23sten December (zooals de oorspronkelijke tabel aangaf) te Colombo aankwam, werd het vertrek van Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* bepaald op het tijdstip onmiddellijk na uitgifte der mail en kon alzoo te 1 uur A.M. van eerstgenoemden datum de haven van Colombo ter verdere voortzetting der reis worden verlaten.

Zonder loods naar buiten gestoomd, werd het aantal omwentelingen der werktuigen bepaald op 92, gevende een vaart van pl.m. 13 mijlen, en op peiling genavigeerd langs de Westkust en Zuidpunt van Ceylon.

Te 8¾ uur E.W. het licht van Dondra-Head N. (r.w.) peilend op pl.m. 4½ mijl, werd koers gezet naar de Noordpunt van Poeloe Weh, zijnde Sabang, ingevolge ontvangen telegrafisch bericht van den commandant der zeemacht in Nederlandsch-Indië, de eerste bestemmingsplaats in deze gewesten.

Tot oefening van het machinekamer-personeel en tevens om de aankomst te Sabang, in verband met den steeds ondervonden krachtigen Westkuststroom, niet te vertragen, werd op den 27sten December te 8 uur V.M. het aantal omwentelingen tot 96 à 100 vermeerderd, waartoe een 7de ketel moest bijgezet worden.

Te 8 u. E.W. van dien datum werd het licht van Poeloe-Beras in 't zicht geloopen en verder op peiling van kust- en bakenlichten benevens Poeloe Rondo naar de Sabang-baai gekoersd, waar te 11 u. E.W. in de nabijheid van Hr. Ms. pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* het anker viel.

Met dezen datum kwam Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* onder de bevelen van den commandant der zeemacht en chef van het departement der Marine in Nederlandsch-Indië.

Het weder was buiten het Kanaal bovenmatig fraai en helder geweest, met O. en N. koelten, varieerende in kracht van 2—4 en een rustig rijzenden barometer van 760—770 m.M. Bij nadering van Straat Gibraltar,

op den P.V. van den 24sten November, werd bij langzaam dalenden barometer een stevige Oostenwind (Levanter) met lastige zee op den kop ondervonden, welke aanhield tot de D.W. van Vrijdag den 26sten November en noodzaakte gedurende een gedeelte van dien tijd, met het oog op de overkomende zeeën en het doorslaan der werktuigen, het aantal omwentelingen op 75 à 80 te verminderen, en de stengen, deel uitmakende van de installatie draadlooze telegrafie, te schieten, waartoe een oogenblik vóór den wind moest gehouden worden. Sedert Vrijdag den 26sten November was in de Middellandsche Zee gunstig weder ondervonden met flauwe O. koelte en bedekte lucht, bij een vasten barometerstand van plm. 762 m.M. Op de E.W. van den 27sten November veranderde het weer; het werd en bleef regenachtig met rondloopende winden, terwijl zich nagenoeg onafgebroken onweersbuien ontlastten.

Gedurende het traject Malta-Port-Saïd werd steeds fraai weer ondervonden, met variabele, nu eens W. dan weder O. winden, bij een constanten barometerstand van plm. 760 mM. Gedurende het laatste halve etmaal werd eenige stroom om de Zuid en de Oost opgemerkt, den overigen tijd zelfs eenige tegenstroom waargenomen, vermoedelijk in verband met de sterke O. winden, welke gedurende de laatste weken, naar ik vernam, in het Oostelijk gedeelte der Middellandsche Zee gewaaid hadden.

Het weder was in de Roode Zee en de Golf van Aden gunstig; in de N. helft van de Roode Zee stond een krachtige N. wind door, met zeer helder weer; in de Z. helft en in de Golf van Aden woei een stevige Z.O. bries, met heiige lucht.

De te recht zoo beruchte dwars-stroom in de Roode Zee werd door Hr. Ms. *Holland* ondervonden, voornamelijk in het N. gedeelte (de Golf van Suez). Op ongeveer den middag van den 7den December Newport-Rock gepasseerd zijnde, was het schip bij het passeeren van Zafarana ten 3 u. A.M., reeds 3 zeemijlen om de Oost gezet; op het traject Zafarana—Ras Gharib, afgelegd tusschen 3 en 6 u., werd een O. stroomverleiding van 4 zeemijlen geobserveerd en moest een paar malen Westlijker gestuurd worden, om vrij te loopen van de punt van het Sheratib-rif. Op het traject Ras Gharib, door de Jubal-straat naar de Brothers, van 6 u. P.V. van den 7den December tot 5 u. D.W. van den 8sten December, werd geen stroom waargenomen; van laatstgenoemde riffen tot de Daedalus-Klip (5 u. D.W.—1 u. A.M. 8 Dec.) wederom 3½ mijl Oost ondervonden. Al deze uitkomsten werden verkregen bij eene navigatie met juist van te voren geverifieerde kompaskoersen, waarbij aan accuraat sturen bijzondere aandacht werd geschonken en waarbij de plaatsbepaling geschiedde door nauwkeurige peilingen. Uit het astronomische bestek op den 9den December, gevende een breedte van 21° 19′ N., werd sedert het passeeren van Daedalus-Klip te 1 u. A.M.

van den vorigen dag wederom 10 mijlen Oost, op den middag van den 10den daarentegen noch Oost, noch West gevonden, zooals bij het in 't zicht komen van Jebel—Teir bleek juist te zijn.

Op het traject Jebel—Teir—Perim werden bij het passeeren van de Zebayier-groep te 4 u. A.M. van den 10den, alsmede te 3 u. H.W. van den 11den December bezuiden Mokha, waar het lood goede aanwijzing geeft, wederom belangrijke wegzettingen om de Oost ondervonden, zoodat verscheidene graden bewesten den rechtstreekschen koers gestuurd moest worden.

Op het traject Aden—Colombo werd over 't algemeen gunstig weder ondervonden, met een krachtig doorstaanden Oostmoesson, welke met heldere luchten voornamelijk woei uit het O.N.O.; alleen in de nabijheid van Minikoi was de richting N.O.—N. en ging de moesson gepaard met zware regenbuien.

De stroom was benoorden Sokotra dicht onder den wal O.; verder werd tot een half etmaal vóór Minikoi over 't algemeen een geringe W. en N. stroom ondervonden; in de nabijheid en benoorden Minikoi werd gedurende één etmaal 21 zeemijl N. geobserveerd, vermoedelijk onder den invloed van den N. stroom, welke gedurende den N.O.-moesson wel eens, doch hoogst zelden, in het Eight Degrees Channel loopt (bladz. 377, West Coast of India Pilot, 5th Edition, 1909); verder beoosten Minikoi en in de Golf van Manar werd gedurende één etmaal 21 zeemijlen O. verkregen.

De temperatuur van de buitenlucht was aangenaam warm; sedert de Golf van Suez klimmende van 67°—86° F.

Gedurende het traject Dondra Head—Sabang stond een buitengewoon krachtige N.O. moesson door, meestal waaiende uit het O.-N.O. en gepaard gaande met zware buien van regen en wind, welke o. m. bij het naderen van de bestemmingsplaats herhaaldelijk alle zicht benamen; de ondervonden stroom was voortdurend W. van 24—30 mijl per etmaal; in de W. helft van de Golf van Bengalen bovendien N. tot een snelheid van 16 mijl per etmaal.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. In de haven van Malta werd gemeerd in de Grand-Harbour, voor en achter op een boei. Tot het binnenloopen is loodsmansaanwijzing niet verplicht en m. i. totaal overbodig. De loods kwam op een paar honderd Meter buiten de breekwaters aan boord; het eenige gemak, dat van hem werd ondervonden, was, dat hij de ligplaats, bestemd voor Hr. Ms. *Holland*, wist, welke, zonder loods binnen gekomen zijnde, eerst in de haven van den havenbeambte zou vernomen zijn. Bij het vertrek op den 3den December werd dan ook geen loods aan boord

genomen. Noch bij het binnenkomen, noch bij het uitgaan werd eenige stroom ondervonden. De havenwerken zijn thans voltooid en hebben 600.000 pd. st. gekost.

De betrekkelijke zeilaanwijzingen zijn doeltreffend en geven geene aanleiding tot opmerkingen.

De bevolking van het eiland gaat jaarlijks vooruit met plm. 2000 zielen; in verband met de voltooïing der breekwaters werd thans zeer geklaagd over gebrek aan werk.

In de Inner-Harbour te Aden werd geankerd en achter gemeerd op een der 10 meerboeien. Een beambte van het loodswezen kwam ongevraagd op de Outer-Harbour aan boord om de ligplaats aan te wijzen en zijne diensten aan te bieden. Aangezien deze diensten kosteloos zijn, werd hiervan beleefdheidshalve gebruik gemaakt, doch reeds bij voorbaat bedankt voor eventueel aan te bieden diensten bij vertrek. Zoowel de Outer- als de Inner-Harbour is doelmatig betond, zoodat het binnenloopen over dag en 's nachts gemakkelijk zonder loods geschieden kan. Het uitloopen tegen 6 u. 30 m. P.V., toen het al duister werd en alle vaarwaterboeien (sedert zonsondergang) verlicht waren, leverde althans geen bezwaar op, al moest ook het schip nog in eene ruimte, welke in verband met de toen in de Inner-Harbour liggende vaartuigen en meerboeien betrekkelijk beperkt was, gekeerd worden.

De betrekkelijke zeilaanwijzingen zijn doeltreffend en geven geene aanleiding tot opmerkingen, behoudens de omstandigheid, dat de officieel zwarte en witte, en zwarte vaarwaterboeien (binnenkomende aan B.B. van het vaarwater) allen zoodanig wit uitgeslagen zijn door het zeewater, dat door mij aan den bovenbedoelden havenbeambte werd gevraagd, sedert wanneer de kleur der betonning gewijzigd was.

Twee stoombaggermolens waren nog werkzaam aan het uitbaggeren en op diepte houden van de vaargeul. Gedurende den Oost-moesson biedt zoowel de Inner- als de Outer-Harbour een buitengewoon veilige en rustige ligplaats aan. Tijdens den Z.W. moesson staat in de Outer-Harbour eene belangrijke deining en blijft de Inner-Harbour niet geheel vrij van deze plaag.

In de Inner-Harbour loopt een eb- en vloedstroom; de kracht dezer stroomen zijn echter van zeer geringe beteekenis.

In de haven van Colombo wordt gemeerd vóór op een anker en een boei, achter op een boei. Voor een oorlogsschip is loodsmansaanwijzing (zoowel in als uit) kosteloos, niet verplicht, evenmin noodig, doch gemakkelijk om spoedig bekend te raken op welke der 53 boeien gemeerd moet worden. De haven werd zonder loods verlaten. Men zij hierbij indachtig, dat het uitgaande schip moet wachten op het binnenkomende, althans dit niet mag hinderen in zijne manoeuvre.

Buiten de Western-Entrance wordt nog steeds gewerkt aan een nieuwen zeebreker; deze opening blijft echter voortdurend beschikbaar voor het verkeer.

De ligplaats is veilig; bij harden N. en W. wind is thans nog wel eenige deining te verwachten, waarvan die bij W. wind wel zal verdwijnen, zoodra de nieuwe breker gereed komt.

b. Te Malta ongeveer te 7 uur 's morgens begonnen met kolen laden, waren 600 ton te 1½ uur A.M. weggestuwd in de ruimen. De kolen werden door den contractant aan het dek geleverd en door de eigen stokers weggestuwd.

Met het oog op de moeilijkheid aan het wegstuwen der laatste kolen verbonden, bij ongeveer volle ruimen, kan de totaal gebezigde tijd voor laden als vrij gunstig worden aangemerkt.

Te Port-Said werden de 300 ton steenkolen in 4½ uur overgenomen en weggestuwd door personeel van den contractant. Het wegstuwen geschiedde slechts matig, zoodat pl.m. 20 ton steenkolen, waarvoor bij behoorlijke stuwing voldoende plaats in de ruimen aanwezig zou geweest zijn, gedurende twee stoomwachten aan het dek moesten blijven liggen.

Te Aden werden de 300 ton steenkolen in de ruimen gestuwd door het personeel van den contractant; zij werden niet als te Port-Said in mandjes, welke in langs zijde liggende lichters worden volgeschept, binnen boord gedragen, doch in gevulde zakjes, waarmede de lichter geladen is.

Tegen 3 uur A.M. aangevangen, was het kolenladen te ongeveer 6 uur beëindigd.

Te Colombo geschiedt het steenkolenladen op dezelfde wijze als te Aden; in pl.m. 8 uren waren 581 ton overgenomen en verwerkt in de ruimen door personeel van den contractant.

Het verdient aanbeveling op al deze plaatsen van te voren de kolen te bestellen, teneinde de zekerheid te hebben, dat zij bij aankomst van het schip of op het gewenschte oogenblik gereed liggen en het benoodigde aantal koelies beschikbaar is.

c. De te Malta, Aden en Colombo aangekochte ververschingen waren van goede-, de te Port-Saïd aangekochte van voldoende kwaliteit.

Te Malta werden 55 ton voedingwater ontvangen van de Marinewerf aldaar. Verrekening van dit water had plaats door tusschenkomst van het Departement van Buitenlandsche Zaken.

Voorts werden aangekocht:

te Malta	600	ton	steenkolen,		
te Port-Saïd	300	„	„	30	ton voedingwater,
te Aden	300	„	„	30	„ „
te Colombo	581	„	„	73	„ „

d. Voor ceremonieel (af te leggen bezoeken) en de festiviteiten, welke van gewonen aard waren, wordt overigens verwezen naar het rapport van den commandeerenden officier van Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* (1907—1908) waarbij nog zij aangeteekend, dat ook te Aden en te Colombo in de haven (Inner-Harbour) liggende mag gesalueerd worden; te Aden echter alleen aan de van den wal afgekeerde zijde.

3°. Het Schip.

De werktuigen en ketels hebben zeer goed voldaan. Over het geheele traject Nieuwediep—Sabang (7780 mijlen) werden, met 90—95 en enkele uren met 100 omwentelingen stoomende, benut: 1845 ton steenkolen, — gevende 237 K.G. per afgelegde mijl, het gebruik voor alle hulpwerktuigen gedurende de stoomuren hieronder begrepen.

Dit traject werd afgelegd in 37 etmalen en 11 uren, waarvan 11 etmalen en 5 uren ligtijd (tijdverschil door lengteverandering buiten beschouwing gelaten), — gevende met in rekening brengen van dit verschil een gemiddeld behoud per wacht van 50 zeemijlen.

De hoogste temperaturen bedroegen:

in S.B. machinekamer	134° F.
„ B.B. „	140° F.
op de vóór stookplaats	122° F.
„ „ achter „	120° F.

Het standaard- en stuurkompas met hunne compensatiën hebben uitstekend voldaan; van het standaardkompas, oorspronkelijk de fouten nagenoeg bij alle streken 0 bedragende, werden bij O.—Z. koers eerst in de Middellandsche Zee eenige veranderingen geobserveerd.

Het schip stuurt buitengewoon gemakkelijk, is zeer manoeuvrabel en verliest betrekkelijk weinig van zijn vaart in wind en zee op stoomende; stampt dan echter niet onbeduidend.

4°. Oefeningen.

Zooveel mogelijk waren de oefeningen der opvarenden gericht op aankweeken en vormen hunner bruikbaarheid aan boord van dezen bodem in den gevechtstoestand. Uit den aard der zaak blijft hiertoe op een geforceerde stoomreis, met haar voortdurend kolenladen en schoonschip maken, slechts een beperkte tijd beschikbaar. Het geheele machinekamerpersoneel doorliep eene goede oefenschool en kweet zich hierbij uitstekend van zijn taak. In het astronomisch bestekken, zoowel door zons- als sters- (planeets-) observatiën, werd door alle daarvoor in aanmerking komende officieren en adelborsten de zoo gewenschte vlug- en nauwkeurigheid verkregen.

5°. De Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was bijzonder gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden, die in de vorige rubrieken geen plaats hebben kunnen vinden.

Te Malta werd gelegenheid gegeven om te passagieren aan de schepelingen van goed gedrag: zij, die den 21-jarigen leeftijd nog niet bereikt hadden, tot 10 uur, de overigen tot 12 uur 's avonds, terwijl elke divisie bovendien éénmaal in de gelegenheid werd gesteld reeds 's middags om 3 uur naar den wal te gaan.

De oudere schepelingen gedroegen zich voorbeeldig; onder de jongeren kwamen nog al eens gevallen van dronkenschap voor. Een groot gedeelte hiervan moet waarschijnlijk geschreven worden op rekening van het gebruik van dranken van zeer inférieure kwaliteit.

Te Colombo werd weder op denzelfden voet als te Malta gepassagierd, hetgeen slechts stof tot tevredenheid heeft gegeven.

2°. Hertog Hendrik.

Commandant: de Kapitein ter zee H. T. Hoven.

Van Nederland naar Oost-Indië.

1°. Nautisch gedeelte.

Na gehouden inspectie door den vice-admiraal, directeur en commandant der Marine te Willemsoord, in den voormiddag van den 23sten November 1909, vertrok het schip des namiddags te 2 ure uit de haven van Nieuwediep, ter aanvaarding van de reis naar Nederlandsch-Indië.

Het schip, met eene bemanning van 337 koppen, voorzien van 509 ton steenkolen, 8 weken victualie, benevens gevulde voeding- en drinkwaterruimen, had een diepgang van 58 dM. vóór en achter.

Na buiten de haven de commandovlag van den vice-admiraal gesalueerd te hebben, werd met 3 ketels door het Schulpengat naar zee gestoomd. De verkenningston werd te 3 uur n.m. voorbijgevaren en koers stellende op het lichtschip Maas, langs dit lichtschip en dat van Noord-Hinder, koers gesteld op het lichtschip van Oost-Goodwin.

Bij vertrek was de wind Z.W., flauwe koelte. Op zee gekomen, was de wind W., aanwakkerend tot M.K. Door heïigheid onder den Engelschen wal werd het lichtschip Oost-Goodwin niet gezien, doch te 8¼ uur v.m. verkenning verkregen aan de roode spitse ton met bol van Varneshoal, waarop naar den hoek van Dungeness gestuurd werd. Passeeren deze te 10½ uur en verzochten gerapporteerd te worden.

Start-point te 4 uur v.m. van den 25sten November magnetisch Noord peilende, werd koers bepaald op een punt 10 zeemijlen bewesten Ouessant.

Te 3 uur n.m. werd dit eiland op korten afstand langs gevaren en verzocht gerapporteerd te worden. De wind, welke in het Kanaal N.W. geworden was met een kracht 4—6, liep gaandeweg om tot N. en nam in kracht af.

Het aantal omwentelingen, in den aanvang op 80 gesteld, werd bij gebruik van 3 ketels den 24sten op 85, den dag daarop op 90 gebracht. Eén etmaal werd ter oefening van het personeel het aantal omwentelingen tot 97 à 99 opgevoerd.

Op den v.m. van den 27sten November werd Sagres-point voorbijgevaren en verzocht om gemeld te worden. Vóór de Straat van Gibraltar werd, bij matigen Oostenwind, een stroom van ongeveer 1 zeemijl om de Noord ondervonden. In de Straat en er beoosten nam de Oostenwind bij heldere lucht en goed zicht in kracht toe.

De Spaansche-, zoowel als de Portugeesche lichten werden alle op den aangegeven afstand gezien en kwam hun karakter overeen met hetgeen in de lichtenlijsten daaromtrent wordt vermeld.

Te 4 uur n.m. van den 30sten November werd de baai van Algiers bereikt, nog buiten de haven het saluut afgegeven voor het Fransche gouvernement en werden de commandovlaggen van een Franschen en van een Russischen schout-bij-nacht, welke laatste met 3 kruisers in de haven lag, gesalueerd. Op loodsmansaanwijzing naar binnen stoomende, lag het schip om 5 uur gemeerd.

Tot den 4den December d.a.v. werd te Algiers vertoefd en werd te 3 uur n.m. de haven op loodsmansaanwijzing verlaten. Na Kaap Matifu en de Noordwaarts daarvan gelegen ondiepte van 4¾ vaam gerond te hebben, werd door het Galita-kanaal en benoorden de Cani-rots gestuurd. Vandaar werd de koers bepaald op N. 108° O. (rechtwijzend) tot Damiëtte-bank.

Het roode vaste licht van Dellys-punt, in de lichtenlijst opgegeven als zijnde 5 zeemijlen zichtbaar, werd op een afstand van 18 zeemijlen verkend en eerst op een afstand van 19 zeemijlen uit het zicht verloren (ligging 36° 55′ Nbr. en 3° 55′ O.L.).

De wind liep uiteen van N.W.—Z.W., steeds flauwe koelte en fraai weder, bij hoogen barometerstand.

Meermalen werd door stoomschepen, 's nachts seinende volgens het Morse-stelsel, in het Engelsch de naam van het schip gevraagd.

Ongeveer 3 jaar geleden werd door de Engelsche Admiraliteit een beknopt seinboek samengesteld voor de gemeenschap tusschen Engelsche oorlogs- en koopvaardijschepen. Klaarblijkelijk heeft deze maatregel doel getroffen en wordt door de koopvaardijschepen gemeenschap met Engelsche oorlogsschepen gezocht.

Den 10den December te 9 uur v.m. werd Port-Saïd bereikt en, na het saluut aan het Egyptisch gouvernement, op loodsmansaanwijzing de haven opgestoomd en gemeerd. Binnen werd aangetroffen de Fransche kruiser *d'Entrecasteaux*, de vlag voerende van den schout-bij-nacht PERRIN, die zelve echter niet ter plaatse was.

Te 5 u. n.m. werd op loodsmansaanwijzing de haven van Port-Saïd verlaten en het kanaal van Suez in- en doorgevaren.

Hr. Ms. *Hertog Hendrik* maakte deel uit van een convooi van 5 schepen, waaronder twee in quarantaine. Ofschoon de loods bij vertrek mededeelde, dat door het gezelschap van die twee schepen niet vastgemaakt zou behoeven te worden, geschiedde dit toch. Eerst den volgenden middag te 2 u. werd ter reede van Suez geankerd om den loods en het zoeklicht af te geven, zoodat de reis door het kanaal 21 uur gevorderd had, waarvan slechts 2 uur vastgemaakt. In het Zuidelijk gedeelte van het kanaal werd een stroom om de Noord van 1 à 1½ zeemijl per uur ondervonden.

Als gebruikelijk werd te Port-Said een zoeklicht aan boord genomen. Volgens zeggen van den loods, gebruiken oorlogsschepen, die zooals Hr. Ms. *Hertog Hendrik* twee zoeklichten opgesteld hebben op de brug, tegenwoordig hun eigen zoeklichten. Het zoeklicht van de Maatschappij met bediening eenmaal aan boord hebbende, werd het gebruikt.

Na een oponthoud van een half uur werd het anker gelicht en naar de Golf van Suez gestuurd. Daarbij werd gebruik gemaakt van het vaarwater bewesten de Kal-el-Kebir-ondiepte. Op bladzijde 91, Red Sea and Golf of Aden Pilot, 1909, is in een noot vermeld, dat tot nadere mededeeling dit vaarwater niet gebruikt kon worden wegens baggerwerkzaamheden. Deze zijn evenwel beëindigd. De minste diepte, volgens mededeeling van den loods, bedraagt thans 31 voet L.W. spring.

Straat Jubal werd op de D.W. doorgevaren, vandaar werd de koers Z.Z.O. ½ O. (magnetisch) tot Jebel—Teir. De hitte was groot, doch dragelijk. De grootste toename in temperatuur per etmaal had plaats den eersten dag in de Roode Zee en bedroeg 6°5 Celcius; verder nam de gemiddelde temperatuur geleidelijk toe tot 29°7, om bij het doorkomen van den Zuidenwind af te nemen tot 28°8 Celcius.

In de machinekamer bedroeg de hoogst waargenomen temperatuur 40° Celcius, op de stookplaats 46°.

Aan het machinekamerpersoneel werd gortwater met limoensap verstrekt.

De Noordenwind stond, hoewel flauw, door tot ongeveer 26° N.br.; de Zuidenwind kwam door op ongeveer 20° N.br.; in den streek daartusschen werden flauwe Z.O.-O. wind ondervonden. De Zuidenwind nam spoedig in kracht toe tot een sterkte van 7—8, nabij Perim.

Het eiland Jebel-Teir werd den 15 December op den a.m. voorbijgevaren, Straat Abu-Ail in den nacht gepasseerd en Perim den 16den December te 11 u. v.m. bereikt.

Te 4 u. n.m. van dezen dag werd de haven weder verlaten en koers gesteld ruim vrij van Ras-el-Arab.

Aangezien Kaap Guardafui over dag langs gevaren zoude kunnen worden, werd, Ras-el-Arab voorbij zijnde, kort langs eerstgenoemde kaap gestuurd, om mogelijk te kunnen partij trekken van den tegenstroom langs de Afrikaansche kust en bezuiden Sokotra langs te varen. Deze route is iets korter dan die benoorden dit eiland (van Perim ongeveer 30 op de 2200 zeemijlen tot Colombo); wordt Kaap Guardafui met den nacht gepasseerd, dan weegt dat voordeel niet op tegen de alsdan minder veilige scheepvaart. Dit zal dan ook wel de reden zijn, dat verreweg de meeste Nederlandsche oorlogsschepen in dezen tijd van het jaar, blijkens de reisrapporten, voorkomende in de Jaarboeken der Koninklijke Marine, den weg benoorden Sokotra volgen.

De Engelsche zeilaanwijzingen spreken alleen van de directe route, en laten zich niet nader uit of daarmede de reis benoorden of bezuiden Sokotra bedoeld wordt.

De West Coast of India-Pilot, 1909, de laatst uitgekomen zeilaanwijzing voor dit traject, bevat op bladzijde 71, 72 en 73 zelfs tegenstrijdige mededeelingen wat onder de directe route te verstaan is.

Ras Alula Noord hebbende, op een afstand van 3 zeemijl, werd de koers bepaald op N 100° O (rechtwijzend) op Colombo aan.

Het eerste etmaal na Perim werd een stroom om de West van plm. 24 zeemijl per etmaal ondervonden, het tweede, meer onder den Afrikawal gekomen, geen stroom bemerkt, daarentegen nabij Ras Alula gedurende 6 uren een stroom van 1½ zeemijl per uur om de West. Vermoedelijk was daar getijstroom bij, want Ras Alula voorbij zijnde hield de invloed van den stroom op. Het eerste etmaal beoosten Ras Alula werd 7 zeemijl stroom om de Noord ½ Oost ondervonden, bezuiden Sokotra zijnde, het etmaal daarop een stroom van 21 zeemijl om de West ten Noorden. Daarna werd geen stroom meer bespeurd tot in de nabijheid van het eiland Minikoi, waar een stroom van 15 zeemijl in het etmaal om de Noord-Oost liep.

De moesson stond flauw door, het weer steeds mooi, weinig Noord-Oostelijke deining.

Het eiland Minikoi werd den 24sten December op de D.W. bezuiden langs gevaren. Tusschen Minikoi en Colombo werd weinig van den Noord-Westelijken stroom bespeurd; de nacht voor aankomst te Colombo werd een Zuid-Westelijke stroom van plm. 1 zeemijl per uur ondervonden.

Te 8 uur v.m. van den 26sten December werd op loodsmansaanwijzing door den Westelijken ingang in de haven gestoomd en bezuiden dien

ingang aan twee boeien gemeerd, waarbij een anker als steun werd gebruikt.

Wegens den Zondag werd het gouvernement niet gesalueerd bij aankomst, doch den volgenden morgen te 8 uur, toen het saluut onmiddellijk beantwoord werd.

Aangetroffen werd het Britsch-Indische gouvernementsstoomschip *Mayo*.

Te 8 uur v.m. van den 31sten December d.a.v. werd de haven van Colombo verlaten en buiten gekomen op peiling langs de kust gestoomd.

Vermoedelijk tengevolge van gedurende de laatste dagen krachtig doorgestaan hebbende Noord-Oosten wind werd een stroom om de Zuid van plm. 1 zeemijl per wacht ondervonden.

Point de Galle voorbij zijnde, werd koers gesteld op N 116° O op Vlakken Hoek, door den commandant der zeemacht in Oost-Indië Tandjong-Priok als bestemming aangegeven zijnde.

De eerste twee etmalen werd vrij krachtige wind ondervonden en een Westelijke stroom van plm. 1 zeemijl per uur. Op 2° 30' N. br. hield deze stroom op en werd een weinig stroom om de Oost ondervonden. De wind bleef Oostelijk; eerst tusschen Engano en Straat Soenda, op ongeveer 5° Z. br., kwam de West-moesson en toen nog zeer flauw door. Bezuiden den Evenaar werd een stroom om de Oost ter sterkte van plm. 15 zeemijlen in het etmaal ondervonden.

Op den P.V. van den 6den Januari werd het licht van Vlakken Hoek verkend en door Straat Soenda en het binnenvaarwater Tandjong-Priok op den v.m. van den 7den Januari bereikt, alwaar ik mij onder de orders van den commandant der zeemacht in Oost-Indië stelde.

Het verbruik van steenkolen over de geheele reis bedraagt 1.580.000 K.G. in 35 dagen en 2 uur, verdeeld als volgt:

Nieuwediep—Algiers	300	ton	in	7	dagen	2	uur.
Algiers—Port-Saïd	255	„	„	5	„	15	„
Port-Saïd—Perim	244	„	„	5	„	18	„
Perim—Colombo	382	„	„	9	„	14	„
Colombo—Tandjong-Priok	399	„	„	7	„	1	„

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

Algiers.

a. De scheepvaart te Algiers neemt steeds toe, voornamelijk als aanvullingsplaats van den kolenvoorraad. Sedert eenigen tijd heeft de Stoomvaartmaatschappij „Nederland" Algiers in haar vaarplan opgenomen en wordt deze stad zoowel op de uit- als op de thuisreis geregeld aangedaan.

De Koninklijke Nederlandsche Stoomvaartmaatschappij heeft twee geregelde vaarten per maand uit Amsterdam op Algiers en twee min

of meer ongeregelde in omgekeerde richting; bovendien loopen somtijds eenige harer schepen de haven binnen om kolen in te nemen.

De Nederlandsche firma's Jos. de Poorter, van Santen, Lens en Ruys zenden geregeld schepen met kolen, die als terugvracht voornamelijk ijzererts innemen. Daardoor bekleedt thans de Nederlandsche vlag de 4de plaats, zoowel wat betreft het aantal als de tonnenmaat der op Algiers varende schepen. Slechts Frankrijk, Engeland en Duitschland hebben een grooter aandeel in het verkeer en wel in de opgenoemde volgorde.

De Regeering tracht door bepalingen en beschermende rechten zoowel het passagiers- als het goederenvervoer over Frankrijk te leiden.

De kolonie heeft sedert eenigen tijd finantiëele autonomie, waardoor meer geld dan vroeger beschikbaar is voor publieke werken enz. Verbetering van het spoorwegwezen wordt krachtig ter hand genomen; men hoopt daardoor de rijkdommen aan mineralen loonend te exploiteeren. Langzamerhand wordt ook meer kapitaal, waaronder vreemd, in de kolonie gestoken.

Nagenoeg dagelijks is thans postverbinding met Europa en wel des Dinsdags, Donderdags, Vrijdags en Zondags eene snelverbinding (pl.m. 26 uur); des Woensdags en Zaterdags eene verbinding met een gemiddelden duur van 36 à 38 uur, met Marseille; terwijl des Zaterdags bovendien eene snelverbinding (22 à 24 uur) via Port-Vendres (Frankrijk, nabij de Spaansche grens) voornamelijk met Bordeaux en Zuid-Frankrijk bestaat. De postsluiting voor al deze booten geschiedt te 11½ uur des voormiddags op het hoofdpostkantoor.

Loodsgelden zijn verplichtend, zoowel bij binnenkomst als bij vertrek.

De diepte op Sans-nom-rots bedraagt thans ruim 8 meter; in 1910 zal die diepte tot op 10 meter gebracht worden. Het eilandje Algefna bestaat als zoodanig niet meer, daar het met den vasten wal verbonden is.

Door een der ankers tot beneden de kluis af te vieren, was er gelegenheid den grondketting, waaraan de schepen gemeerd liggen, binnen boord te nemen. De kluis bleek voldoende ruimte daartoe op te leveren.

b. Geene bijzondere opmerkingen.

c. Aangekocht werden 400 ton steenkolen en 70 ton voedingwater.

De steenkolen, Cardiff Powel Dieffryn, waren van matige kwaliteit. Het verbruik was 7.6 tegen 7.1 ton van de kolen te Willemsoord (Cardiff Oriental Merthyr) ontvangen. Het percentage asch en slakken was 14.8 tegen 12.5. De kolen bevatten veel gruis en vormen bij de verbranding spoedig groote slakken.

d. Bij aankomst lagen in de haven de Russische kruisers *Diana*, *Aurora* en *Bogatir*. Op eerstgenoemd schip woei de commandovlag van schout-bij-nacht Vialkive. Daar de divisie den dag na aankomst reeds te 8 uur v.m vertrok, was er alleen gelegenheid bezoeken te

wisselen door den officier van piket, en zulks overeenkomstig het voorstel van genoemden vlag-officier.

De gebruikelijke bezoeken met autoriteiten aan den wal werden gewisseld.

Van den waarnemenden consul en van eenige Nederlanders, te Algiers vertoevende, werden beleefdheden ontvangen, die den dag van het vertrek beantwoord werden. Daardoor kon evenwel geen gevolg gegeven worden aan eene uitnoodiging van den schout-bij-nacht, commandant der marine-divisie te Algiers, bij Zijn Hoogedelgestrenge dien dag het noenmaal te komen gebruiken, terwijl eveneens bedankt moest worden voor de beschikbaarstelling op den dag van vertrek van de loge van den gouverneur-generaal in het comediegebouw.

Port-Saïd.

a. en *b.* Geene bijzondere opmerkingen.

c. Aangekocht werden 300 ton steenkolen en 10 ton voedingwater.

d. Met den commandant van den Franschen kruiser *d'Entrecasteaux* werd een bezoek gewisseld.

Aan autoriteiten aan den wal worden, als men alleen te Port-Saïd komt om den kolenvoorraad aan te vullen, geen bezoeken gebracht.

Perim.

a. Op seinafstand gekomen werd aan den seinpost geseind: „verzoeke 200 ton kolen". Dadelijk na het ten anker komen kwamen de kolen langszijde.

Bij het binnenstoomen der baai werd de loods in een roeiboot aangetroffen ter hoogte van de Zuidelijkste buitenlichtboei. De baai geheel open hebbende, en in de geleidelijn zijnde, terwijl geen enkel schip ter reede lag, was er geene aanleiding om te stoppen en den loods op te nemen. Nadat het schip geankerd lag, kwam hij aan boord, allerlei aanwijzingen gevende, aanradende om te verstoomen, enz., tot ik hem de gebruikelijke fooi van 10 shilling in het vooruitzicht stelde. Daarop hielden de aanwijzingen op en was alles goed. Klaarblijkelijk vormen de fooien een groot gedeelte van 's mans inkomen.

De gemeenschap met Aden wordt door de Perim Coal Co. onderhouden door een stoombootje, dat elke week Zaterdag van Perim vertrekt en Dinsdag d.a.v. terugkomt. Daarmede worden de brieven verzonden en ontvangen. Brieven bestemd voor Europa worden ook wel medegegeven met mailbooten, als die Perim aandoen.

b. Geene bijzondere opmerkingen.

c. Aangekocht werden 200 ton steenkolen en 10 ton voedingwater.

d. Door den officier van piket werd kennis gegeven van de aankomst aan den assistent-resident, tevens militair commandant, waarbij ik het voorstel liet doen om wegens kolenladen en kortstondig verblijf de officiëele bezoeken als gewisseld te willen beschouwen.

Colombo.

a. Zoodra het anker gevallen was, kwam een sleepboot om het

schip rond te halen en brachten sloepen van het havendepartement de trossen uit. Evenzoo bij het vertrek. Deze hulp en de loodsdiensten zijn begrepen onder de havengelden, welke echter van een oorlogsschip niet geheven worden.

Twee krachtige sleepbooten liggen steeds gereed om de schepen te helpen.

Oorlogsschepen, die langer dan een week te Colombo vertoeven, moeten vastmaken aan de boeien in het noordelijk gedeelte van de haven; blijven zij korter, dan wordt hen eene ligplaats aangewezen nabij de mailbooten, even bezuiden den Westelijken haveningang.

Aan het verlengen van den Zuidelijken dam van den Westelijken ingang wordt nog steeds gewerkt en is de plaats der werkzaamheden door roode spitse tonnen aangegeven. De wit en zwart geblokte ton geeft het uiteinde aan.

De scheepvaart op Colombo neemt steeds toe. Het kolenladen ging bijzonder vlug. Ruim 450 ton werden tusschen 6 u. v.m. en 1 u. n.m. overgenomen.

Naast de thee is nu de rubber een belangrijk artikel van uitvoer geworden. Op de theeplantages wordt de rubberboom als schaduwboom geplant, hetgeen met de hooge rubberprijzen de exploitatie dezer plantages nog meer loonend maakt. Ook uitsluitend rubberplantages worden nu aangelegd.

b. Geene bijzondere opmerkingen.

c. Aangekocht werden 454 ton steenkolen en 65 ton voedingwater.

d. De gebruikelijke bezoeken werden gewisseld.

3°. Het schip.

Het schip bevindt zich in goeden staat, geheel gereed voor den dienst.

4°. Oefeningen.

De oefeningen hadden na het vertrek uit Nederland geregeld plaats ten einde het schip zoo spoedig mogelijk aan zijne bestemming te doen beantwoorden. Enkele malen werd ter oefening van officieren en adelborsten met het schip gemanoeuvreerd. Tot oefening van het machinekamerpersoneel werd steeds met 3 ketels en 90 omwentelingen gestoomd. Per werkend M² R.O. werd alsdan 130 à 137 K.G. steenkool verbruikt, de vaart 10,5 zeemijl.

Van den 2den op den 3den Januari 1910 had de halfjaarlijksche stoomproef plaats. Gedurende 2 uren werd een vol vermogen van 6027 (uiterst vermogen 6450) bereikt. Voor het halve vermogen werden 4 ketels in gebruik genomen.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand der opvarenden was goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Omtrent de gemeenschap per draadlooze telegrafie kan medegedeeld worden, dat met de stations te Willemsoord en te Amsterdam tot 20 uur na het vertrek gecorrespondeerd werd; met het station te Scheveningen geregeld tot 36 uur na vertrek; terwijl in de Golf van Biscaye op 1200 K.M. afstand en ter hoogte van Finistère (1450 K.M.) eenige berichten nog met dat station gewisseld konden worden. Dit laatste is voor een scheepsstation van 200 K.M. normale werkingsfeer buitengewoon te noemen. Met de schepen te Tandjong-Priok werd op de D.W. van den 7den Januari op pl.m. 90 K.M. gemeenschap verkregen.

3°. Koningin Wilhelmina der Nederlanden.

Commandant: Kapitein-Luitenant ter zee P. H. van Voorthuizen.

Van Oost-Indië naar Nederland.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* verliet op den middag van 29 December 1909 de Sabang-baai ter aanvaarding van de reis naar Nederland.

Het schip had een diepgang van gemiddeld vóór 60.5 d.M., midden 61 d.M. en achter 61.5 d.M.; de bemanning telde 237 koppen; het restant steenkolen bedroeg 368 ton; en het schip was voor 8 weken gevictualieerd.

Nadat Tandjong Bahoe gerond was, werd gekoerst naar Dondra-Head.

De stoomgelegenheid was gunstig, zoodat op den A.M. van 1 Januari het hoogeland van Ceylon in 't zicht kwam en te 5 u. 24 m. de vuurtoren van Dondra-Head, en den 2den Januari op den voormiddag op aanwijzing van den loods in de haven van Colombo gemeerd werd.

Den 5den Januari werd te 1 uur namiddag de haven van Colombo verlaten en de koers bepaald bezuiden Minikoi naar Kaap Guardafui.

Van Colombo naar Minikoi werd een weinig stroom mee, ongeveer in de richting van den koers, gevonden; maar nadat Minikoi op den middag van 7 Januari gepasseerd was, werd al spoedig vrij veel stroom om de Noord ondervonden, waarom de route benoorden Sokotra verkozen werd.

Stroom in Westelijke richting werd zoo goed als niet aangetroffen, — wel werd, toen met het dagworden op den 12den Januari Sokotra in 't zicht kwam, bevonden, dat het schip 13 minuten Oostelijker stond

dan het gegiste bestek, van af de astronomische plaatsbepaling, van den vorigen avond aangaf.

In den morgen van den 14den Januari te 5 uur kwam het licht van Ras Marshag in 't zicht, te 2 uur achtermiddag het hooge land van Bab-el-Mandeb en te 4 uur werd op aanwijzing van den loods, die in de baai aan boord kwam, ter reede Perim geankerd.

De moesson bleef tot de D.W. van den 13den Januari flauw, maar kwam toen met een bui uit het N.O. vrij krachtig door, daarna krimpende tot N. en N. t. W. en snel toenemende tot eene kracht van 8 met buien van 10 en aanschietende zee.

Tegen 4 u. n.m. liep de wind langzaam terug naar het N.N.O. en verminderde geleidelijk in kracht op de E.W. en H.W., ruimende tot N.O. en O.N.O., waarbij de zee geleidelijk afslechtte, zoodat op de D.W. bij vrij krachtigen Oostelijken wind de stoomgelegenheid weder zeer gunstig was.

Met het doorkomen van den moesson op de D.W. van den 13den was het zeer heïig geworden, welke toestand tot aankomst te Perim bleef bestaan, het hooge land was dientengevolge op een afstand van 13 mijlen slechts flauw zichtbaar.

Den 17den Januari werd te 6 uur het anker gelicht, de baai van Perim verlaten en, na het opnieuw bepalen van de fouten van het kompas, bij de koersen N.O. door N. tot N.W. de aangegeven gebruikelijke route volgende, naar Suez gestoomd, waar den 23sten Januari te 7 uur D.W. werd geankerd.

Na het aan boord nemen van een electrische lamp, werd te 10 uur het Kanaal van Suez ingestoomd en zonder vastmaken doorgestoomd tot Port-Saïd, alwaar te middennacht gemeerd werd in het Cheriff-bassin.

Den 21sten Januari te 4 u. 40 m. D.W. werd de Noorderkeerkring gesneden.

Tot den A.M. van den 18den bleef de wind uit Z.Z.O. tot Z.O.lijke richting krachtig doorstaan met vrij veel zee, zoodat voor de zee wegloopende met 100 omwentelingen der machines kon worden gestoomd; het werd toen stil, tot op de E.W. de wind doorkwam uit het N.N.W. en vrij snel toenam tot eene kracht van 7 à 8; tengevolge van de daardoor snel toenemende zee moest wegens het vele overkomende water vaart worden geminderd, en daarna, toen de kap van de trappen naar de spilruimte en het voorvolkslogies, benevens de koekoek boven dit laatste verblijf, door het overkomende water van de luikhoofden werden losgerukt, tot den A.M. van den 19den met 40 omwentelingen der machines op de zee gehouden worden, ten einde deze luiken te voorzien; daarna kon bij afslechtende zee weder geleidelijk worden gemeerderd tot 100 omwentelingen.

Van dwarsstroomen werd alleen iets gemerkt in de nabijheid der

eilanden en van het Daedalus-Rif, dat op korten afstand werd voorbijgevaren.

Den 25sten Januari werd te 10 uur v.m. op aanwijzing van den loods de haven van Port-Saïd verlaten en koers gesteld op Malta, dat in den nacht van 29 op 30 Januari werd gepasseerd; waarna langs Pantellaria en door het Skerki- en Galita-kanaal naar Algiers werd gestoomd, dat op den voormiddag van den 2den Februari werd bereikt en waar op aanwijzing van den loods in de haven werd vastgemaakt op een daar verankerden zwaren ketting.

De stoomgelegenheid was tot door het Galita-kanaal zeer gunstig, alleen was het op het traject van Malta tot Kaap Bon zeer heïg, zoodat de lichten van Malta niet gezien werden en het licht van Goso eerst zeer laat in 't zicht kwam; ook Pantellaria kwam eerst op een afstand van ongeveer 16 mijl zeer flauw uit den nevel te voorschijn.

Op den voormiddag van den 31sten Januari begon de wind uit Z.W.lijke richting langzamerhand in kracht toe te nemen en werd het buïg, tot op den namiddag de wind na een oogenblik van stilte uitschoot naar het N.W. en snel toenam tot stormkracht, de zee daarbij spoedig toenemende.

Dientengevolge moest te 3 uur reeds worden geminderd tot 80 omwentelingen en te 7 uur tot 50 en op de zee gehouden, daar toen te veel water overkwam, zoo zelfs, dat de betimmering van het aan S.B. staande volksprivaat werd vernield en eenige andere schade van minder beteekenis werd aangericht.

Op de E.W. begon de zee langzamerhand af te slechten, zoodat weder kon worden gemeerderd tot 70 omwentelingen en op de D.W. tot 80 en toen ook weder koers gestuurd kon worden.

Zaterdag den 5den Februari werd des voormiddags 9 uur losgemaakt van den zwaren ketting, waaraan het schip gemeerd had gelegen, en op aanwijzing van den loods naar buiten gestoomd.

De wind was nog gedurende het verblijf te Algiers krachtig blijven doorstaan, maar was den vorigen avond met rijzenden barometer uitgeschoten naar het N.W., zoodat, hoewel de zee buiten de haven nog zeer ruw was, verwacht mocht worden, dat het weder zich spoedig beteren zou, hetgeen dan ook bleek het geval te zijn toen Kaap Cascine gerond was. De zee slechtte geleidelijk af, zoodat den volgenden dag de stoomgelegenheid zelfs zeer gunstig was.

Vanaf Kaap Cascine werd koers gesteld naar den lichtcirkel van Kaap de Gata en vandaar naar de Straat van Gibraltar, welke straat den 7den Februari werd doorgevaren.

In de straat werd een vrij krachtige Westelijke wind en vrij veel stroom om de Oost aangetroffen. Vanaf Tarifa tot Kaap St.-Vincent was de wind N.W. en na het ronden van laatstgenoemde kaap draaide

de wind naar het Noorden. Tot ongeveer dwars van Kaap Roca moest dientengevolge steeds ongeveer in de zee opgestoomd worden, hetgeen aan de vaart van het schip zeer belangrijke schade deed en het kolenverbruik zeer deed stijgen

Vandaar tot nabij de Gronden was echter de stroomgelegenheid gunstig. Op de Gronden zelve werd vrij krachtige W.N.W. wind en eene ruwe verwarde zee gevonden, die het schip zeer moeilijk bestuurbaar maakte en het zwaar deed slingeren, waarbij veel stuifzeeën overkwamen en de golven steeds over de niet door eene verschansing beschermde gedeelten van het dekhuis sloegen.

Tengevolge hiervan deed zich ook een ongeluk voor, n.l. het over boord geraken en verdrinken van een stoker der 2de klasse.

Den 12den Februari werd op de D.W. zicht gekregen van het licht van Ouessant; op de E.W. van dien dag werd het licht van Casquets en te 11 uur v.m. van den 13den werd Beachy-Head gezien; tengevolge van het slechte zicht werd overigens noch van de Engelsche, noch van de Fransche kust van het Kanaal iets bespeurd; in den namiddag te 5 uur werd nabij Dungeness de loods voor IJmuiden aan boord genomen en den 14den Februari des v.m. 8 uur op loodsmansaanwijzing de haven van IJmuiden binnengestoomd.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. en *b.* Omtrent de bezochte havens en reeden valt niets te vermelden, wat niet reeds uit vroegere rapporten of uit de beschrijvingen bekend is.

c. Te Colombo werden aangekocht 200 ton Cardiff-kolen en 76 ton voedingwater; behalve de aardappelen en het versche vet, waren de aangekochte ververschingen van goede kwaliteit.

Te Perim werden aangekocht 250 ton Cardiff-kolen en 51 ton voedingwater; de aldaar aangekochte ververschingen waren van goede kwaliteit.

Te Port-Saïd werden aangekocht 290 ton Cardiff-kolen en 41 ton voedingwater; de aangekochte ververschingen waren van voldoende kwaliteit.

Te Algiers werden aangekocht 298 ton Cardiff-kolen en 61 ton voedingwater; de aangekochte ververschingen waren van zeer goede kwaliteit.

d. Het Engelsche gouvernement werd gesalueerd ter reede Colombo vóór het binnenstoomen van de haven; het Egyptische gouvernement werd gesalueerd na het verlaten van de haven van Port-Saïd; het Fransche gouvernement werd te Algiers gesalueerd ter reede vóór het binnenvaren van de haven.

De vlag van den Franschen schout-bij-nacht te Algiers werd gesalueerd, nadat het schip in de haven gemeerd was.

Bezoeken werden gewisseld met de consulaire ambtenaren en, na bekomen inlichtingen van deze ambtenaren, te Colombo en Algiers met de verschillende autoriteiten; te Perim werd een bezoek gewisseld met den majoor van het Engelsch-Indisch leger, waarnemend assistent-resident, die dadelijk na het ten anker komen van het schip aan boord kwam; te Port-Saïd werd alleen een bezoek gewisseld met den Nederlandschen consul, daar het wisselen van bezoeken met andere autoriteiten aldaar niet gebruikelijk is. Overigens werden bij de ontmoeting van vreemde oorlogsschepen de gebruikelijke bezoeken gewisseld.

Saluten en eerbewijzen aan de verschillende autoriteiten werden gegeven volgens de voorschriften. De Fransche schout-bij-nacht te Algiers beantwoordde het bezoek in persoon; de overige autoriteiten aldaar lieten zich vertegenwoordigen.

3°. Het schip.

Toen in de Golf van Aden het aantal omwentelingen der machines werd gebracht op 110, bleek dat de B.B. as, waar alleen de voorste machine was aangekoppeld, een weinig slingerde.

Dit slingeren, dat, toen het aantal omwentelingen op 104 werd teruggebracht, niet meer voorkwam, was te voren nabij de Westkust van Atjeh stoomende met 115 omwentelingen ook opgemerkt en werd toegeschreven aan minder goed gebalanceerd zijn van de as. Nadat te Perim ook de achterste machine was aangekoppeld, werd daarvan niets meer bemerkt.

Het schip toonde zich bij verschillende gelegenheden een goed handelbaar zeeschip, alleen neemt het tengevolge van het betrekkelijk lage voor- en achterschip bij eenige zee spoedig water over, waarom bij voor inkomende zee betrekkelijk gauw vaart moet worden geminderd en schalmen der openingen in het dek al spoedig noodzakelijk wordt.

4°. Oefeningen.

De oefeningen hadden plaats zooveel de gelegenheid en de noodzakelijke onderhouds-werkzaamheden zulks toelieten.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was gedurende de geheele reis gunstig. Ernstige ziektegevallen kwamen niet voor.

4°. Tromp.

Commandant: Kapitein ter zee J. W. Termijtelen.

Van Oost-Indië naar Nederland.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 7den Januari 1910 werd des avonds de haven van Tandjong Priok verlaten. Stoomen door Straat Soenda en verder naar Colombo, alwaar den 14den Januari des namiddags in de haven werd geankerd.

De reis leverde niets bijzonders op.

Den 17den Januari des namiddags werd Colombo verlaten met bestemming Perim. Flauwe Westelijke winden tot bij Minikoi, waar de wind flauw uit het Noorden doorkwam, later, ter hoogte van Sokotra, toenemende en gaandeweg Oostelijker wordende.

Komen des avonds van den 24sten Januari te Perim aan.

Den 25sten Januari verlaten des namiddags te 5 uur Perim. Stoomen langs de gewone route door Abu-Ail-kanaal en verder de Roode Zee in.

In het Zuidelijk gedeelte der Roode Zee harde Zuidelijke wind, die gaandeweg afneemt en door het Oosten rondgaat naar het Noorden, toenemende in kracht tot M.K.

Komen te 5 uur namiddag van den 29sten Januari te Suez aan en vervolgen, na dat aan de verschillende formaliteiten was voldaan en de lamp voor de vaart door het kanaal aan boord was genomen, de reis.

Komen des middags van den 30sten Januari op Port-Saïd aan.

Den 1sten Februari werd des middags Port-Saïd weder verlaten en, buiten gekomen, koers gesteld naar Malta.

Het traject leverde niets bijzonders op. De eerste twee dagen was de wind flauw en kompasrond, den laatsten dag met toenemende kracht uit W. en N.W.,-barometerstand normaal.

Komen des namiddags van den 4den Februari te La Valetta aan, welke haven den volgenden avond weder verlaten werd.

Den 6den en 7den Februari harde W. en N.W. winden met veel zee, zoodat vaart verminderd moest worden, Van af Galita wordt het weêr gaandeweg beter in Straat Gibraltar, met bijzonder fraai weder gepasseerd op den voormiddag van den 10den Februari.

Vonden in den Atlantischen Oceaan goed weder en een frisschen N. wind langs de Portugeesche kust, gaandeweg toenemend tot G.M.K.

Voor het Kanaal op den 13den Februari harde N.W. wind, en in het Kanaal op den 14den Februari stormachtig weder.

Passeeren des middags van den 15den Februari Dungeness en komen den 16den Februari des voormiddags te 6 uur bij de uiterton van het Schulpengat. Embarkeeren aldaar den hoofdinspecteur van den Marine-

stoomvaartdienst; stoomen buiten het gat voor de inspectie van de machinekamer.

Te 9 u. 30 m. loopen het Schulpengat in naar de reede. Salueeren de vlag van den vice-admiraal, directeur en commandant der Marine te Willemsoord, en maken vast in de haven.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. en *b.* Omtrent Colombo, Perim en Port-Saïd valt niets te vermelden, wat niet als bekend verondersteld mag worden, terwijl het verblijf te La Valetta van te korten duur was om gegevens op te doen.

c. Gedane aankoopen:

te Colombo:

32 ton drinkwater à Rps. 2.87½ per ton . . . . Rps. 92.

590 ton steenkolen à 27 s. 9 d. per ton. . . . . pd.st. 811-5-0.

te Perim:

320 ton steenkolen à 32 s. per ton . . . . . pd.st. 512.

te Port-Saïd:

409 ton steenkolen à 22 s. 9 d. per ton. . . . . pd.st. 465-4-9.

te La Valetta:

370 ton steenkolen à 19 s. 3 d. per ton. . . . . pd.st. 356-2-6.

De aangekochte artikelen waren allen van goede kwaliteit, behalve de steenkolen te Malta, die van inferieure kwaliteit waren.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Op de verschillende plaatsen hadden de voorgeschreven saluten en ceremoniën plaats. Particuliere aanrakingen kwamen door kort verblijf niet voor.

3°. Het schip.

Het schip bevindt zich in zeer goeden staat, en valt hieromtrent niets bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

Deze hadden, voor zooverre zulks in verband met kolenladen, schoonschip maken en de weersomstandigheden mogelijk was, geregeld plaats.

5°. Mededeelingen omtrent den gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand van de bemanning, die van af het begin gunstig te noemen was, was op het einde der reis zeer gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Bijzonderheden deden zich niet voor.

5°. Friesland.

Commandant: de Kapitein ter zee E. de Haan.

a. Oefeningstocht in den Atlantischen Oceaan.

1°. Nautisch gedeelte.

Op Zaterdag den 23sten October 1909, werd, na ter reede de vlag van den vlootvoogd te hebben gesalueerd, naar zee vertrokken en te 2 uur 's namiddags de uiterton van het Schulpengat gepasseerd. Met stijven Z. wind werd naar het Kanaal gestoomd, Dungeness den volgenden middag en Eddystone op den P.V. van den 25sten October gepasseerd en van hier koers gesteld op de Azoren. Op de E.W. van dien dag, wakkerde de wind, die in het Kanaal flauwer doorstond, aan en woei den volgenden dag met dubbelgereefde marszeilskoelte uit het Z., bij een barometerstand van 733 m.M., zoodat op de D.W. van den 27sten October, toen de wind, na gedurende ongeveer 2 uur aanmerkelijk te zijn verminderd, uit het N. doorkwam met harde regenvlagen en storm, werd besloten bij te gaan liggen om op die wijze te trachten de depressie te ontloopen. Toen na twee wachten geene verbetering was ingetreden, werd de koers naar de Azoren vervolgd, zoodat het schip na 4 wachten stoomen en bij gestadig rijzenden barometer buiten den invloed van de depressie was. Van af dien dag, den 28sten October, konden de oefeningen van de adelborsten en van het jonge volk geregeld worden gehouden. Dien avond kwam de wind wel is waar weer met kracht uit het Z. door, doch draaide spoedig en bleef verder N. tot bij de Azoren, die op den 31sten October in het zicht kwamen. Dien nacht en den volgende werd op en neer gehouden en over dag tusschen de eilanden door gestoomd tot oefening der adelborsten in het nemen van peilingen en het afzetten daarvan op de kaart, terwijl op den 2den November de haven van Horta werd opgezocht en aldaar te 9½ uur, na een saluut te hebben gegeven voor het Portugeesche gouvernement, dat onmiddellijk werd beantwoord, op loodsmansaanwijzing werd geankerd voor B.B. anker om de N. met 40 vaam ketting, met een dubbelen S.B. voortros op de eene en een manilla achtertros op de andere boei, die in de haven zijn verankerd.

In den V.M. van den 9den November, met stormweer uit het N.O., werd de haven van Horta verlaten, waarbij de loods, die het schip had binnengebracht, de trossen deed losgooien. Bezuiden Fayal werd het anker bezorgd en daarna de reis naar de Canarische eilanden aanvaard. Bij weinig veranderende barometerstanden van ongeveer 765 m.M. bleef de stijve N.O. wind tot den 11den November aanhouden,

toen het langzamerhand stiller werd met mooie stoomgelegenheid. In den volgenden nacht werd het licht van Cumplida Point in zicht geloopen en den 13den November langs Teneriffe gestoomd. Met goede stoomgelegenheid werd verder langs de Z. punt van Gran Canaria geloopen en in den V.M. van den 14den November de haven van La Luz opgezocht, waar te 9¼ uur, na buiten de haven het Spaansche gouvernement met 21 schoten te hebben gesalueerd, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord, op loodsmansaanwijzing werd geankerd met S.B anker om de Z. en het achterschip met dubbelen tros gemeerd op boei n°. 5.

In den V.M. van den 20sten November werd de haven van La Luz verlaten. Met 100 omwentelingen werd benoorden Gran Canaria langs naar de N. kant van Teneriffe gestoomd om het gedeelte van de kust in oogenschouw te nemen, dat door de uitbarsting van den vulkaan, die sedert twee dagen werkte, was afgesloten van het binnenland en werd voor de dorpen Icod en Garachico op en neer gehouden. Met zonsondergang werd naar Madeira gestoomd en bleef de gloed van den krater nog langen tijd zichtbaar. In de nabijheid van Madeira werd op Maandag den 22sten November schijfgeschoten en den volgenden dag hiermede vervolgd bij de baai van Porto Santo, terwijl dien dag in de baai een controleschot met de torpedo werd gedaan. In den V.M. van den 24sten November kwam het schip ten anker in de baai van Funchal, en werd het Portugeesche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord.

In den V.M. van den 2den December werd de reede van Funchal verlaten met bestemming naar Santa Cruz. Tusschen Teneriffe en Gomera door en verder bezuiden en beoosten Gran Canaria langs, werd op den 4den December de reede van Santa Cruz bereikt en daar geankerd.

In den V.M. van den 11den December 1909 werd de reede van Santa Cruz verlaten. Bij het bezorgen van het B.B. anker brak de bout in den kop van de davit en viel het anker tegen de schulp van een der spuigaten. Hierdoor ontstond een klein lek, dat verholpen werd door de spuipijp te vervangen door eene blinde flens, welke herstelling 's namiddags was afgeloopen.

Op Maandag, den 13den December, werd door de adelborsten op de gierschijf en door de kanonniers met kanon van 7.5 cM. geschoten, in de nabijheid van Madeira, welke laatstgenoemde oefening, zoomede het schieten met kanons van 12 en 15 cM., den volgenden dag werd vervolgd.

Met voortdurend zeer gunstig weer werden op de H W. van den 19den December de Gronden aangeloopen en kwam op den P.V. van dien dag het licht van Lizard in zicht, waarna het Kanaal werd ingevaren en op de H.W. van Dinsdag, den 21sten December, Dungeness werd

gepasseerd. Op de H.W. van Woensdag den 22sten December werd geankerd voor het Schulpengat en op den A.M. van dien dag in de haven van Nieuwediep gemeerd.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

1°. Horta.

a. De haven van Horta biedt eene volkomen veilige ligplaats aan. Tijdens het verblijf van Hr. Ms. *Friesland* woei gedurende verscheidene dagen een stormachtige N.O. wind, doch behalve eenige moeilijkheid om droogvoets aan wal te komen, werd daarvan geen hinder ondervonden. Het in- en uitloopen gaat onder gewone omstandigheden zeer gemakkelijk, vooral wanneer geene schepen op de boeien liggen, zooals gewoonlijk het geval schijnt te zijn, doch zal bij krachtige winden uit het N. of Z. en met het achterschip naar den zeebreker gekeerd, niet altijd eene gemakkelijke manoeuvre zijn.

Als strategisch punt en ook als handelsplaats is de plaats aanmerkelijk achteruit gegaan. Ware het niet dat het bij het aandoen van de Azoren eenige afwisseling geeft niet steeds te Ponta Delgada te vertoeven, zoo zou er bij een vrije keuze geene enkele aanleiding bestaan om Horta te verkiezen. Amusementen of gelegenheden tot uitspanning biedt de plaats in het geheel niet aan, terwijl het groote aantal straffen wegens dronkenschap er op wijst, dat hetgeen aan den wal werd genoten van zeer inferieure kwaliteit was. Waar overigens eene zeer spaarzame mailverbinding met Europa bestaat, is ook in dit opzicht Horta niet de plaats om gedurende eenigen tijd te vertoeven.

b. Hulpmiddelen tot het bewerkstelligen van voorzieningen biedt de plaats nagenoeg niet aan; levensmiddelen zijn te krijgen, doch groenten zijn schaars. Brandstoffen kunnen in voldoende hoeveelheid worden geleverd, maar zijn prijshoudend.

Als oefeningsterrein biedt Horta geene voordeelen aan boven Ponta Delgada, dan dat de haven, omdat zij bijna steeds geheel ledig is, eene goede gelegenheid geeft voor roei- en zeiloefeningen. Bij den harden wind die er nu werd ondervonden, kwamen echter ook deze oefeningen niet tot hun recht. Militaire wandelingen moeten ongewapend plaats hebben, tenzij tijdig door het Portugeesche gouvernement van uit Lissabon vergunning is verleend om gewapenden aan wal toe te laten. Zoowel de adelborsten als onderofficieren en jeugdige schepelingen hebben zich voorts herhaaldelijk in voetbalwedstrijden kunnen meten met Engelsche, Duitsche en Portugeesche spelers.

c. Aangekocht werden:

90 ton ketelvoedingwater ad 4 s. 9 p. per ton.
220 „ steenkolen „ 27 „ „ „

d. Bij aankomst ter reede werd onmiddellijk bezoek ontvangen van den heer JAYME C. DA TERRA MESQUITA, die tijdelijk de functie van vice-consul der Nederlanden te Horta vervult. Behalve met dezen functionaris werden bezoeken gewisseld met den civielen gouverneur, den garnizoens-commandant en den havenmeester.

Bij het verlaten van de reede werd op herhaalde mededeeling van den vice-consul, dat door andere oorlogsschepen bij vertrek steeds een saluut werd gegeven voor den civielen gouverneur, wat in de haven niet mag plaats hebben, een saluut van 13 schoten gedaan, met de Portugeesche vlag in den voortop, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord.

2°. Las Palmas.

a. Omtrent de haven van La Luz valt niets nieuws te vermelden.

b. Steenkolen van goede hoedanigheid zijn in groote hoeveelheid te krijgen. Toch was het, door de levering in zakken, die met de electrische lier werden overgewipt, noodig 3 volle dagen te laden om 654 ton over te nemen. De ontvangen ververschingen waren van vrij goede kwaliteit.

In de haven van La Luz wordt de gelegenheid om te zeilen en te roeien vrijwel onmogelijk gemaakt door het groote aantal schepen en vaartuigen, die ten anker liggen of varende zijn. Daarentegen komt de baai van Porto Santo mij zeer geschikt voor tot het houden van allerlei oefeningen, zoolang de wind uit eene Noordelijke richting waait.

c. Aangekocht werden 78,5 ton ketelvoedingwater à 6,25 fr. per ton en 654 ton steenkolen à 24 s. 6 p. per ton (vrij langszij aan boord).

d. Dadelijk bij het op de haven komen, kwam de vice-consul aan boord, die mij den volgenden dag vergezelde bij de officieele bezoeken bij de civiele en militaire autoriteiten, al welke bezoeken daarna werden teruggebracht.

3°. Funchal.

a. Ter reede Funchal werd gedurende het verblijf goed weer ondervonden, steeds met N.O. wind, zoodat de ree voldoende beschut was, al woei het buiten ook dikwijls vrij hard. Het schip lag ten anker in de peilingen vlaggestok Loo-Rock, over Reids Hotel en een kenbaren rooden schoorsteen, midden tusschen den seintoren nabij de pier en de cathedraal. De meest gewilde plaats is echter eene kabellengte dichter naar het strand. De ligplaats wordt aangewezen door den loods, die daartoe met eene sloep, waarin eene blauwe vlag met de letter P., op de plaats gaat liggen, waar het anker moet vallen. Deze wijze van handelen is zeer gemakkelijk en practisch.

b. Levensmiddelen en drinkwater zijn goed te krijgen. Tot het houden van oefeningen in het omgaan met sloepen biedt de reede, onder de omstandigheden, die thans werden aangetroffen, eene zeer goede ge-

legenheid aan. Aangezien het eigenlijke seizoen pas begin December wordt geopend, zou het zijn aan te raden, voortaan bij het doen van den kruistocht met adelborsten en jeugdige schepelingen pas in die maand Funchal aan te doen.

c. Aangekocht werden 57 ton drinkwater ad 3 s. 11 p. per ton.

d. Dadelijk na het ten anker komen kwam de consul aan boord, die mij vergezelde bij de bezoeken bij den civielen gouverneur en bij den militairen commandant.

4°. Santa Cruz.

a. De ligplaats, die te Santa Cruz door den loods werd aangewezen, was tusschen het einde van de nog steeds in aanbouw zijnde môle en het strand, waar geankerd werd met den kop om de N.P. voor twee ankers N.W. en Z.O. met 25 en 30 vaam ketting en een werk met stalen tros achteruit. Dit werk heet te moeten dienen met harden N.W. wind, die hier dikwijls doorstaat, maar die thans niet werd ondervonden. De zeer matige O. wind veroorzaakte reeds eene aanmerkelijke deining in de haven.

Aan den bouw van de môle werd sedert geruimen tijd niet meer gewerkt. Als handelsplaats is Santa Cruz vooruitgaande. De kustvaart is van vrij aanmerkelijke beteekenis.

b. Voorzieningen aan romp, tuig, enz. kunnen worden uitgevoerd, wanneer zij van weinig beteekenis zijn. Levensmiddelen zijn goed; steenkolen zijn zeer goed te krijgen. Werkende van 8 u. v.m. tot 3 u. n.m. werden, zonder extra voorzieningen, 478 ton kolen geladen.

Door het uitmuntende klimaat biedt Santa Cruz voor het houden van oefeningen veel gelegenheid aan; het omgaan met sloepen vooral is eene dagelijks terugkeerende bezigheid.

c. Aangekocht werden 478 ton steenkolen ad 25 s. 6 p. per ton (gestort in de ruimen en gestuwd door de equipage) en 65 ton ketelvoedingwater ad 4 s. 6 p. per ton.

d. Ter reede komende, werd geen saluut voor het Spaansche gouvernement afgegeven, daar Hr. Ms. *Friesland* in April jl. hier vertoefde en bij die gelegenheid salueerde. Met de civiele en militaire autoriteiten en met den consul werden bezoeken gewisseld.

3°. Het schip.

Het schip heeft wederom getoond een uitmuntend zeeschip te zijn en geeft geene aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

4°. Oefeningen.

Zeeziekte en slecht weder maakten, dat de oefeningen der adelborsten eerst sedert 28 October geregeld en volgens het vastgestelde rooster konden plaats hebben De oefeningen der jeugdige schepelingen

werden eveneens geregeld gehouden, nadat op dien datum een beetje milder klimaat, zonder veel regen, was bereikt.

De lange duur van het kolenladen, gevolgd door schoon schip maken, is te La Luz zeer ten nadeele geweest van de te houden oefeningen.

Daar te Funchal geene kolen werden geladen, kon al de tijd worden gebruikt voor het houden van oefeningen en werd daarvan zoowel voor de adelborsten als voor de bemanning zoo goed mogelijk partij getrokken, waarbij alle exercitiën werden doorloopen, behalve die der landingsdivisie, die niet aan wal mocht worden gebracht.

Het zeer vlugge kolenladen maakte, dat een groot gedeelte van den tijd, doorgebracht te Santa Cruz, kon worden besteed aan het houden van velerlei oefeningen, waarbij echter alweer die der landingsdivisie achterwege moest blijven. In zee was het, dank zij het bijzonder gunstig weer, mogelijk geregeld te blijven doorgaan met de oefeningen. Van dezen tijd werd een zeer nuttig gebruik gemaakt.

Aan het einde van dit verslag meen ik met voldoening te mogen opmerken, dat de kruistocht eene zeer goede oefening is geweest voor alle opvarenden, maar meer in het bijzonder voor degenen, die reeds langeren diensttijd hebben, daar dezen, door eene opfrissching van wat hen vroeger werd bijgebracht, zich weer alles eigen maakten, wat aan boord, zoowel ter reede als in zee, voorkomt.

Met hoeveel nauwgezetheid er ook op gelet werd om voor de jongeren, de adelborsten en de jeugdige schepelingen, partij te trekken van alle omstandigheden, toch is de tijd van twee maanden, waarin zóóveel moet worden afgedaan en waarvan zóóveel verloren gaat door ongunstig weer als anderszins, te kort om dàt resultaat te bereiken, wat men zich zoo gaarne zou wenschen.

5°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was over het algemeen zeer goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Door het stampen bij het stoomen in de zee op, brak, reeds vóór het lichtschip Noord-Hinder was gepasseerd, de achterste stang voor draadlooze telegrafie. De draadlooze gemeenschap was dan ook verbroken ter hoogte van East-Goodwin lichtschip, een afstand van 290 K.M. tot Helder.

Te Santa Cruz werd bij het vragen van inlichtingen aan de Duitsche telegraafmaatschappij, of deze wellicht tijdseinen ontving, zeer bereidwillig aangeboden deze seinen, die gewoonlijk niet worden gedaan, te verzoeken aan de sterrenwacht te Berlijn, en werd alzoo tweemalen de stand der tijdmeters geverifiëerd.

b. Oefeningstocht in den Atlantischen Oceaan en de Noordzee.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. pantserdekschip *Friesland* verliet op den voormiddag van den 16den April 1910 de haven van Nieuwediep en passeerde te 12 u. de uiterton van het Schulpengat. Onder de kust houdende, werden bij IJmuiden de kompassen geverifieerd en daarna koers gesteld naar het Kanaal. Met gunstige gelegenheid werd den 17den op de D.W. Dover bereikt, waar een saluut werd gegeven aan de vlag van den schoutbij-nacht, commandant van een Engelsch smaldeel, welk saluut dadelijk werd beantwoord. Na op de D.W. van den 18den April, ter hoogte van Start-point, een paar uur lang mist te hebben ondervonden, werd het Kanaal uitgestoomd en koers gesteld op Madeira. Op den 19den werd de verjaardag van Z. K. H. den Prins der Nederlanden op de gebruikelijke wijze gevierd. Steeds met gunstige gelegenheid de reis vervolgende, werd den 23sten April de baai van Porto-Santo bereikt, waar de contrôle-schoten met de torpedo's werden gedaan, terwijl op den 25sten in de nabijheid van Teneriffe op de gierschijf werd geschoten. In den v.m. van den 26sten April werd de haven van La Luz bereikt en aldaar op loodsmansaanwijzing geankerd met den kop om de Z. en een tros van het achterschip op een der boeien.

In den v.m. van den 2den Mei werd de haven van La Luz verlaten. Buiten stond een krachtige passaat door, die echter door bezuiden Gran Canaria en Teneriffe langs te loopen niet belette de driemaandelijksche stoomproef te houden. Deze moest echter na 20 u. worden beëindigd, wegens een lek in den condensor, dadelijk daarna gevolgd door het stooten van S.B.'s machine, wat noodzaakte om, met een vaart van plm. 5 mijl en tegen een stijve N. O. bries in, naar de baai van Porto-Santo te loopen, waar op den A.M. van den 4den Mei werd geankerd. Na beëindiging der herstelling van de machine werd deze ligplaats op de D.W. van den 6den Mei weer verlaten. Tot mijn spijt was het door dit oponthoud niet mogelijk den overigens ruimschoots beschikbaren tijd te gebruiken tot het houden van de voorgeschreven schietoefeningen, zooals in mijn voornemen had gelegen. Op den P.V. van den 10den Mei werd dicht voor de Passe-Nord de loods voor de Gironde aan boord genomen en dien avond opgestoomd naar Verdon, waar geankerd werd. Bij het passeeren van Royan werd ongeveer ½ uur vóór zonsondergang een saluut van 21 schoten gegeven met de Fransche vlag in top, welk saluut echter niet werd beantwoord. Op de H.W. van den 11den Mei werd doorgestoomd naar Bordeaux, waar 's morgens te 8 uur in het bassin werd gemeerd.

Te 11¾ u. in den v.m. van den 18den Mei werd Bordeaux verlaten. Na bij Pauillac van loods te hebben verwisseld en te 4¾ u. bij Verdon den loods te hebben afgezet, werd te 6 u. de uiterton van de Passe-Nord bereikt en koers gesteld naar de Chaussée de Sein. Onder begunstiging van mooi weer, hoewel met een barometerstand van 749 m.M., die gaandeweg rees tot 760 m.M., werd deze op den P.V. van den 19den Mei gerond, en van hier bewesten langs de Seilly's gestuurd, die op de D.W. van den volgenden dag werden gepasseerd. In den V.M. en A.M. van dien dag werd schijfgeschoten en daarna het Iersche Kanaal verder ingestoomd, waarbij de Z.punt van het eiland Man op den P.V. van den 21sten Mei werd gepasseerd. Op den V.M. van den 22sten Mei werd de Sound of Islay doorgestoomd en op den A.M. van dien dag de reede van Oban door den Zuidelijken toegang bereikt, waar in 22 vaam geankerd werd.

Op de D.W. van den 27sten Mei verliet de *Friesland* de baai van Oban door den Noordelijken uitgang en stoomde, na buiten het anker te hebben bezorgd, door de Mull Sound. Aan het voornemen om naar Staffa te gaan, ten einde gelegenheid te geven de Fingals-grot te zien, kon geen gevolg worden gegeven, daar zeer laag neerhangende, dikke luchten en veelvuldige regens het uitzicht gedurende den geheelen dag zóódanig belemmerden, dat slechts door van eiland op eiland te sturen door dezen archipel kon worden gevaren. Achtereenvolgens werden Muke-island en Ruin-island gepasseerd, tusschen dit laatste en Canna naar Skye overgestoken en dit gerond, terwijl op den P.V. bewesten langs Trodda-island de ruimte werd bereikt. Op de H.W. van den 28sten Mei werd Kaap Wrath gerond en op den V.M. van dien dag, ongeveer 1½ uur na het doorkomen van den stroom om de Oost, de Pentland Firth doorgestoomd, waar een stroom werd opgemerkt van pl.m. 6 mijl. In de Noordzee werd in den beginne goed weer ondervonden, doch de barometer gaandeweg dalende tot 745 m.M., bracht een stijven Z.-ZW. wind mee, die verhinderde dat op den 30sten Mei kon worden schijfgeschoten. Om daartoe eene betere gelegenheid op te zoeken, werd naar de bocht bij Skagen gestoomd en deze op den V.M. van den 31sten Mei bereikt, doch ook hier stond te veel zee en was de wind nog te sterk om de schijf te kunnen gebruiken. Op ruim 4 mijl van deze kust werd daarop geankerd. Toen het den volgenden morgen stormweer was geworden en er dus van schijfschieten wederom niets kon komen, werd op de D.W. het anker gelicht en om de Noord gestoomd, waarbij eene divisie van 6 Duitsche kruisers en een 20-tal torpedobooten werd gepasseerd, die te voren ten anker waren gekomen onder de kust bij Skagen. Een commandovlag werd daarbij niet opgemerkt. Passeerden te 5½ uur den lichttoren van Taerder en kwamen ten anker te 8 uur op den Lang Grund bij Horten, waar een saluut

aan het Noorsche gouvernement werd gegeven, dat werd beantwoord. Den volgenden morgen, den 2den Juni, werd op de D.W. het anker gelicht en na bij Dröbak den loods aan boord te hebben genomen, doorgestoomd naar Christiania, waar te 10 uur werd vertuid in Piperoiken en het Noorsche gouvernement werd gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk van Akershus werd beantwoord.

Den 9den Juni v.m. 12 uur werd, na onttuid te hebben, onder stoom gegaan, bij Dröbak de loods afgezet en te 6¾ uur de lichttoren van Taerder gepasseerd. Buiten werd eene zeer kalme zee aangetroffen en zeer mooi weer ondervonden en werd Lindesvrals op den middag van den 10den Juni gepasseerd. Langs Udsire en Röver werd op de D.W. van den 11den Juni de Bömmelfjord ingeloopen en op den V.M. Lervig bereikt, vanwaar het telegram van aankomst werd verzonden, terwijl onmiddellijk daarna de Hardangerfjord werd ingeloopen en te 6 uur P.V. bij Odde werd geankerd.

Op de D.W. van den 13den Juni werd Odde verlaten en werd behalve de gewone route nog de Maurangerfjord in- en uitgeloopen en door de Loksund naar de Korsfjord gestoomd. Van hier werd 's nachts buitenom gevaren en op de H.W. van den 14den Juni de Sogne-Soën binnengeloopen en de Sognefjord gevolgd, waar op den A.M. bij Balholm ten anker werd gegaan. Den volgenden morgen, den 15den Juni, werd het anker gelicht en door de Naerofjord naar Gudvangen gevaren, waar het schip bleef liggen tot op de D.W. van den 16den Juni, toen door de Lysterfjord naar de Gaupnefjord werd gevaren, van hier naar de Laerdalsfjord, om daarna op den P.V. ten anker te gaan bij Balholm. Den volgenden morgen werd te 8 uur het anker gelicht, Fjaerlandsfjord in- en uitgeloopen en daarna door Sognefjord, Tollesund en Bue of Aspöfjord naar zee gestoomd, van hier om de N. gegaan en op de D.W. van den volgenden dag (18 Juni) de Nogoidfjord ingestoomd en door Mifjord en Moldefjord gevaren. Ter hoogte van Ulla werd een loods, die zich aanbood, aangenomen om het schip naar Aldersnes in de Isefjord te loodsen, aangezien op de Engelsche kaart nº. 955 van 1907 de waarschuwing voorkomt, dat het binnengedeelte van deze fjorden nog niet hydrographisch is opgenomen en het dus niet verantwoord was, zonder aanwijzing hier binnen te loopen. De loods deelde echter mede, dat zich geene bekende gevaren in de Romsdal- en Isefjord bevinden en men zeker, door het midden van de fjord te nemen, geen gevaar loopt.

Aan den ingang van de Romsdalfjord gekomen rapporteerde de oudstaanwezend officier van gezondheid, dat het, met het oog op den toestand van een der schepelingen, die het ongeluk had tijdens het kolenladen te Christiania eene verwonding te bekomen, noodzakelijk was zoo spoedig mogelijk naar Trondhjem te gaan. Dadelijk daarna

werd gekeerd en met vermeerdering van vaart door het Buddybet naar zee gestoomd. Van de aanwezigheid van den loods kon nu partij worden getrokken om een vaarwater tusschen de riffen door te nemen, wat met den regen anders niet zou zijn gekozen, om zoodoende den afstand te bekorten. Op de H.W. van den 19den Juni kwam Hr. Ms. *Friesland* in de baai van Trondhjem ten anker.

Den 25sten Juni te V.M. 7 uur werd de reede van Trondhjem verlaten en langs den gewonen weg naar zee gestoomd. Te 4 uur A.M. werd de Griplichttoren gepasseerd en van hier koers gezet naar het terrein der haringvisschers. Bij dalenden barometer (tot 741 m.M.) in N.wind, die eerst vrij krachtig doorstond en waarbij het vrij koud was, werden deze visschers op den 27sten Juni, ter hoogte van de Shetlandsche eilanden, verkend, geneeskundige hulp verleend aan Sch 306 en werd draadlooze gemeenschap verkregen met Hr. Ms. *Zeehond*.

Van hier werd koers gezet over de Doggersbank naar de Nederlandsche kust, waarbij op den V.M. van den 29sten Juni bij IJmuiden land werd gemaakt, op den A.M. ter hoogte van Scheveningen werd gekeerd en op E.W. bij de uiterton van het Schulpengat werd geankerd. Den volgenden morgen te 5 uur werd het anker gelicht en naar de haven gestoomd.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

Las Palmas.

a. Omtrent Las Palmas valt, na alles wat er vroeger over werd gerapporteerd, niets bijzonders te vermelden.

b. Bij aankomst was, in de anders zoo drukke haven, eene staking uitgebroken, waardoor eenige moeilijkheid werd ondervonden bij de levering van steenkolen.

c. Aangekocht werden: 600 ton steenkolen à 25 s. 6 p. per ton (gestort in de ruimen en gestuwd door de equipage) en 90 ton ketelvoedingwater à frs. 6.25 per ton.

d. Bij aankomst werden wij gecomplimenteerd door een officier van den Spaanschen kruiser *Carlos V*, welk schip onmiddellijk daarna vertrok, nog vóór de gelegenheid bestond dit bezoek terug te brengen.

Overigens werden bezoeken gewisseld met de militaire en civiele autoriteiten en met den vice-consul en werd den dag te voren kennis gegeven van de viering van den verjaardag van H. K. H. Prinses Juliana, op 30 April. Commandant en officieren ontvingen introducties voor Gabinete Literario en voor de Real Club Nautico en eene uitnoodiging tot bijwoning van eene danspartij in laatstgenoemde club, waarvan door mij, twee officieren en verscheidene adelborsten werd gebruik gemaakt. Verder bood de consul mij en één officier een rijtoer

aan en hebben de adelborsten tweemaal een voetbalwedstrijd gewonnen tegen Spanjaarden en Engelschen.

Bordeaux.

a. Na hetgeen over het bevaren van de Gironde en de Garonne wordt medegedeeld in het Jaarboek van de Koninklijke Marine 1906—1907 (bladz. 65) is weinig meldenswaardigs weer op te geven. Het bevaren van de rivier heeft geene moeiljkheden opgeleverd en ook het binnenkomen en verlaten van het bassin ging gemakkelijk en zonder stoornis. Er moet echter op worden gewezen, dat, aangezien de doode tijden naderden, het kolenladen van Hr Ms. *Friesland* niet in het bassin kon geschieden, en het schip bij een diepgang van 60 d.M. het bassin verliet om aan eene ligplaats aan de Quai Carnot (poste n°. 7 onder de groote kraan) gedurende de Pinksterdagen en gedurende het verdere verblijf te blijven liggen, met den kop naar binnen. Daar het sterk geregend had, gedurende verscheidene dagen, was de vloed zwak, doch de eb sterk. Voor een schip als Hr. Ms. *Friesland* moet verder bij het in het bassin gaan, met het oog op den weinigen diepgang van de sluis, rekening er mee worden gehouden dat het water zoet is, dus de diepgang daardoor aanmerkelijk meer bedraagt dan in zee.

Over het algemeen is eene ligplaats aan de kade niet gewenscht, omdat de havenmeester bij de weinige kaderuimte, die beschikbaar is, haar niet kan garandeeren voor verscheidene dagen achtereen, maar overigens werd, hoewel het verval steeds meer dan 4 M. bedroeg, geen hinder ondervonden. Het ankeren op de rivier, dat nooit kan worden aangeraden, is voor een schip van de lengte als Hr. Ms. *Friesland* bovendien niet toegestaan.

Als handelsplaats gaat Bordeaux steeds vooruit en blijkt daardoor meer en meer de noodzakelijkheid om den toegangsweg te verbeteren en de ligplaatsruimte aan de kaden uit te breiden. Er zijn reeds plannen aangenomen ter bereiking van dit doel, doch met de uitvoering is nog niet begonnen. Mocht eerlang de aanbesteding van de eerste werken worden gehouden, dan zou het van het grootste belang zijn, wanneer onze Hollandsche aannemers zich tijdig aanmelden om te trachten een gedeelte van dat werk tot uitvoering te brengen. Het is ook mij, evenals destijds door den commandant van Hr. Ms. *Piet Hein* werd gerapporteerd, niet mogen gelukken de rekening van de loodsgelden, voor het loodsen van het schip naar zee, tijdig te voldoen.

b. Hulpmiddelen tot het bewerkstelligen van voorzieningen zijn overvloedig aanwezig. Sleepbooten zijn te krijgen, maar ze zijn te zwak over het algemeen, rekening houdende met het felle tij, dat op de rivier kan loopen. Bij het verlaten van het dok, eenigszins onverwacht, zoodat van de machines, die in onderhoud waren, geen gebruik kon

worden gemaakt, werd door de hulpvaardigheid van den havenmeester de toestemming verkregen, dat twee sleepbooten van den gouvernements-waterstaat (Departement des Ponts et Chausées) het schip uit het bassin en langs de kade brachten. Hoewel ook deze sleepbooten niet sterk bleken te zijn, schijnen ze toch beter dan die van de sleepbootmaatschappij.

De wijze van aanvulling van den voorraad steenkolen laat te wenschen over. De magazijnen bevinden zich op grooten afstand, terwijl niet steeds de noodige hoeveelheid vaartuigen en wagens om de kolen te vervoeren aanwezig zijn, zoodat het betrekkelijk lang duurt, vóór met het overnemen kan worden begonnen. Verder liggen alle kolen in open ruimten, blootgesteld aan weer en wind, en is het niet mogelijk dus, in tijden van veel regen, de brandstof droog aan boord te krijgen.

Voor het houden van oefeningen buiten boord eigent de rivier zich weinig. Door de adelborsten werd deelgenomen aan voetbalwedstrijden, die door hen glansrijk werden gewonnen, terwijl, hoewel verslagen in het schermen op den degen, tegen de allerbeste Fransche meesters, het toch mocht gelukken aan een der jongelieden een eersten prijs op de sabel te winnen. Verder werd nog lawntennis gespeeld, maar was het gure en regenachtige weer oorzaak, dat aan het beoefenen van deze sport minder werd gedaan dan in het voornemen had gelegen.

c. Aangekocht werden:

634 ton Cardiffkolen à 31 frs. per ton, 122 ton ketelvoedingwater à 3 frs. per ton.

d. Ter opheldering van de reden, waarom het saluut, afgegeven bij het passeeren van het fort te Royan, niet is beantwoord, werd mij door tusschenkomst van den consul medegedeeld, dat een saluut door het fort te Royan alleen wordt beantwoord, wanneer te voren door den consul wordt kennis gegeven, dat door een der schepen zal worden gesalueerd. Blijkbaar is deze bepaling van zeer jongen datum, aangezien de loods, die het schip binnenbracht, verzekerde dat van het fort steeds wordt gesalueerd.

Dadelijk na aankomst kwam de consul aan boord, in wiens gezelschap den volgenden dag bezoeken werden afgelegd bij den generaal-commandant van het 18de legercorps, den burgemeester, den administrateur-général, chef du Service de l'Inscription Maritime in het 4e arrondissement, terwijl, wegens afwezigheid, het bezoek bij den préfect de la Gironde den daarop volgenden dag werd gebracht. Alle bezoeken werden persoonlijk teruggebracht, behalve dat van den eerste, die door zijn chef-de-bureau het bezoek deed beantwoorden.

Op velerlei wijzen bleek ook nu weer, dat het bezoek van een Nederlandsch oorlogsschip aan Bordeaux op prijs wordt gesteld. Niet alleen werd dit bij herhaling gezegd door verschillende autoriteiten, maar het

werd ook bewezen door het zeer druk gebruik, dat gemaakt werd van de gelegenheid om het schip op beide Pinksterdagen te bezichtigen, en door uitnoodigingen tot bijwoning van wedstrijden van de lawntennis club „Primrose" en van de club „l'Epée de Gascogne". Zeer in het bijzonder deed voorts de consul alle moeite om het verblijf zoo aangenaam mogelijk te maken: een diner, eene groote avondpartij, waarop de geheele uitgaande wereld van Bordeaux was genoodigd, een pic-nic en een déjeuner werden ons aangeboden, terwijl voorts de administrateur-général mij met 3 officieren en 3 adelborsten op een diner noodigde en de burgemeester van Bordeaux aan de officieren en adelborsten plaatsen aanbood bij eene voorstelling in den schouwburg, waar ons eene plaats werd aangewezen in de loge van de Municipalité. Commandant en officieren gaven in den namiddag van den 2den Pinksterdag eene partij aan boord, waarvan vele genoodigden gebruik maakten, terwijl ik nog het genoegen mocht hebben den consul met familie en een paar officieren bij mij te ontvangen op een déjeuner.

Door bemiddeling van den administrateur-général werd door het Departement van Marine de vergunning verleend voor de bezichtiging van het op de chantiers de la Gironde in aanbouw zijnde pantserschip *Vergniaud*, waarvan door mij met eenige officieren en alle beschikbare adelborsten werd gebruik gemaakt, terwijl de adelborsten, onder geleide, de chantiers de Bacalan bezochten, waar torpedojagers worden aangebouwd.

Door den consul werden nog voor de bemanning gegeven 600 halve flesschen wijn en verscheidene boeken als lectuur, terwijl voorts in eenige theaters en café-concerts de toegangsprijzen voor de bemanning met 50 pct. werden verminderd.

Oban.

a. De baai van Oban, hoewel klein, biedt eene zeer geschikte ankerplaats en een goed oefenings-terrein voor sloepen aan. In het volle van het seizoen, dat van half Juni tot in September duurt, schijnt zij gewoonlijk overvuld te zijn met grootere en kleinere jachten en worden er kleine boeien gelegd om een weg vrij te laten aan de vele passagiersbooten, die aan de kaden wenschen te meeren. Thans was er zeer voldoende ankerplaats en werd geen last ondervonden, noch bij het ten anker komen, noch bij het verlaten van die ligplaats, hoewel de breedte tot beide toegangen om de N. en om de Z. slechts 90 M. bedraagt.

Als strategisch punt is Oban zonder waarde, maar de Engelsche vloot, bestaande uit meer dan 100 schepen, hield in den zomer van het vorig jaar in de nabijheid hare manoeuvres, en is dit terrein zeer geschikt voor alle soort oefeningen.

Als handelsplaats heeft Oban wel eenige waarde, daar het, verbonden aan het spoorwegnet, de uit- en invoerplaats is voor vele der Schotsche

eilanden. Meer in het bijzonder echter is de plaats bekend als een zomerverblijf voor sportliefhebbers. Niet alleen het zeilen en stoomen, maar ook de jacht en visscherij worden er veel beoefend.

b. Voorzieningen aan het schip kunnen niet worden uitgevoerd; een paar kleine werven zijn nauwelijks toereikende voor het herstellen van jachten. Brandstoffen kunnen in kleine hoeveelheden worden verkregen, maar de noodige hulpmiddelen om vlug te laden ontbreken. Levensmiddelen zijn schaars, vooral buiten het seizoen.

Tot houden van oefeningen is Oban bijzonder geschikt. In de baai kon worden gezeild en geroeid en aan den wal is eene zeer goede gelegenheid voor het houden van militaire wandelingen, waartoe de vergunning op verzoek dadelijk door den provoost werd gegeven.

c. Er werden geene aankoopen gedaan.

d. Bij aankomst werd door een officier kennis gegeven aan den provoost en bracht ik dezen en den town-council den volgenden dag een bezoek, dat beantwoord werd. Verder werden bezoeken gewisseld met commandant en état-major van den Engelschen kruiser *Dido*, die daags na onze aankomst ter reede kwam. Aan eene, den dag te voren ter kennis gebrachte, feestviering ter gelegenheid van den verjaardag der Koningin, werd, wegens den hofrouw, niet anders deelgenomen dan door het geven van een saluut van 21 schoten op den middag, voor welk saluut werd bedankt. De Nederlandsche consul te Glasgow bracht een bezoek aan boord en ontving bij vertrek het voorgeschreven saluut. Dienzelfden dag noodigde deze autoriteit mij en twee der officieren op een rijtoer en op een diner. Voorts werden introducties ontvangen van de jacht- en lawntennisclub, terwijl de adelborsten gelegenheid hadden een voetbalwedstrijd te winnen.

Van de gelegenheid om het schip te zien werd, de kleine plaats en den tijd buiten het seizoen in aanmerking genomen, een druk gebruik gemaakt.

Christiania.

a. Omtrent de baai van Christiania valt, na het geen daarover vroeger werd medegedeeld, niets te vermelden. Voortdurend werd buitengewoon mooi weer ondervonden, in den voormiddag en achtermiddag een weinig wind, meestal Z.-Z.O., zoodat de talrijke jachten en zeilsloepen prachtige gelegenheden hadden te zeilen, en daarna nam de wind weer geleidelijk af tot stilte.

Het aanvullen van den kolenvoorraad ging met eenige moeilijkheid gepaard, hoewel te voren reeds maatregelen waren genomen om de noodige hoeveelheid spoedig te kunnen overnemen. De voorraad van verschillende leveranciers moest worden aangesproken om de contractanten Wolff en Janson in staat te stellen aan hunne verplichtingen te voldoen, terwijl het overnemen in heel kleine manden, uit

lichters langs het schip, zóó langzaam vorderde, dat de voorkeur werd gegeven aan het gebruik van de eigen kolenzakken.

Voor het houden van oefeningen met sloepen biedt de baai alle gelegenheid aan; er werd daarvan dan ook geregeld gebruik gemaakt

c. Aangekocht werden:

640 ton Cardiffkolen à 28 s. 3 p. per ton (Gestort in de ruimen en gestuwd door de equipage).

94 ton ketelvoedingwater à 2 kr. per ton.

d. Volgens bekomen inlichtingen wordt het Noorsche gouvernement steeds gesalueerd bij komst ter reede van Christiania, doch is het eene gewoonte om ook een saluut af te geven, hetzij bij het passeeren van Oscarsberg bij Dröbak, hetzij bij het ten anker gaan bij Horten, zooals door Hr. Ms. *Friesland* werd gedaan.

Na aankomst werd een bezoek gebracht bij den consul-generaal, die den vorigen dag in functie was getreden en die mij den volgenden dag vergezelde bij de bezoeken afgelegd bij den minister van Buitenlandsche Zaken, den minister van Defensie, den commandeerend-generaal, den commandeerend-admiraal, den generaal, plaatselijk commandant, den stifts-amtmand, den ortförer en den havenmeester. De minister van Buitenlandsche Zaken, de commandeerend-generaal, de commandeerend-admiraal en de havenmeester brachten persoonlijk het bezoek terug; de minister van Defensie deed het bezoek beantwoorden door een adjudant, de generaal, plaatselijk commandant, door een hoofdofficier van de landmacht, terwijl de ortförer kennis gaf, dat hij door ziekte verhinderd was een bezoek te brengen. Van den stifts-amtmand werd vóór vertrek niets vernomen. Aan de verschillende autoriteiten, ook aan den consul-generaal, werden bij vertrek van boord de verschuldigde eerbewijzen gegeven, waarbij valt op te merken, dat de sloep, waarmede de commandant-generaal aan boord werd gebracht, eene Noorsche vlag voerde, met in den bovenhoek twee gekruiste gouden maarschalk-staven, welke vlag n het boekwerk „Flags of all Nations" voorkomt als die van „General Commanding-in-Chief". Bij navraag aan den adjudant van bedoelden opperofficier, die den rang heeft van generaal-majoor, werd medegedeeld, dat gesalueerd behoort te worden met 19 schoten, welk saluut dan ook werd gegeven. Het daaropvolgend bezoek van den commandeerend-admiraal had onder gelijke omstandigheden plaats, — echter was hierbij de Noorsche vlag voorzien van twee zilveren staven en heeft de tegenwoordige titularis den rang van kommandör. Er bleek toen, dat deze vlag gesalueerd werd met 17 schoten en dat ook die van den commandeerend-generaal met gelijk getal schoten had moeten worden gesalueerd.

Blijkbaar berustte de opgaaf van den adjudant van laatstgenoemde autoriteit op eene vergissing.

Voorts werd den dag van te voren kennis gegeven van de feestviering op den 7den Juni, ter gelegenheid van de onafhankelijkheidsverklaring van Noorwegen, en werd dien dag gepavoiseerd en een saluut gegeven van 21 schoten op den middag. Voor deze deelneming werd bedankt.

Op den dag van vertrek had ik de eer door Zijne Majesteit den Koning van Noorwegen in audiëntie te worden ontvangen, bij welke gelegenheid ik vergezeld was door den eerste-officier.

Voorts werd door den consul-generaal op Holmenkollen een diner aangeboden aan commandant en officieren en een zeiltocht, waaraan eenige officieren deelnamen, terwijl uitnoodigingen werden ontvangen voor bijwoning van een turnfeest. De adelborsten hadden gelegenheid een voetbalwedstrijd te houden met leden van een Noorsche club en verloren ze dezen.

Den dag na aankomst vertrok de *Fram* naar zee, om een onderzoekingstocht, vermoedelijk van een jaar of vijf, onder leiding van den bekenden reiziger ARUMDSEN, naar het N.W. te ondernemen. Het vertrek ging, door het expres verspreiden van verkeerde berichten, geheel ongemerkt, doch het spelen van het Noorsche volkslied bij het passeeren van Hr. Ms. *Friesland* werd aandachtig en met ontbloote hoofden aangehoord.

Het bezoek aan de fjorden en daaraan gelegen plaatsen.

a. Na de uitvoerige mededeeling van den commandant van Hr. Ms. *Piet Hein*, voorkomende in de Jaarboeken van de Koninklijke Marine 1907—1908 en 1908—1909, valt weinig bijzonders te vermelden over het bevaren van de Hardanger- en van de Sognefjord. Op de bergen lag veel sneeuw en werd eenige stroom ondervonden in de baai bij Odde, veroorzaakt door het invloeiende water van de sterk stroomende rivier. In de Maurangerfjord werd bij Sundal een verrassend mooi gezicht op een der gletschers van de Folgefjord genoten. Eene wandeling daar moet zeker zeer loonend zijn.

Het bevaren van de Naersfjord geeft geene aanleiding tot andere opmerking, dan dat nu het N. drijfbaken bij Stolnoes rood was geschilderd. Blijkbaar is de bedoeling aan te geven, dat bij het passeeren van de hier liggende ondiepte en bij die bij Bakke gevaren moet worden tusschen den wal en het roode drijfbaken. Het blijkt echter ter plaatse duidelijk op welke wijze men moet navigeeren.

Bij het bevaren van de Gaugnefjord trok Marifjaeren, aan den ingang van een groot dal, bijzonder aan. In de Laerdalsfjord werd niets bijzonders opgemerkt, daarentegen komt mij eene ligplaats bij Sogndal in de Sogndalfjord geschikt voor, in het bijzonder voor het maken van een wandeltocht.

b. Na hetgeen vroeger werd medegedeeld door den commandant van Hr. Ms. *Piet Hein*, valt niets bijzonders op te merken.

c. Er werden geene aankoopen gedaan.

d. Te Odde ankerde de Duitsche kruiser *Hertha* en werden bezoeken gewisseld door de commandanten, terwijl, bij het opstoomen naar Gudvangen, te Stijve het ten anker liggende Duitsche slagschip *Kaiser Barbarossa* werd gepasseerd. Later kwam een officier van piket van dit schip het voorstel van den commandant brengen om, met het oog op den afstand, 5 mijl, geene bezoeken te wisselen, waarmede ik mij kon vereenigen.

Trondhjem.

a. De baai van Trondhjem ligt open voor het N.W. tot N.O. en daar N.W. en N. winden veelvuldig voorkomen en spoedig eene lastige zee veroorzaken, is het liggen op de reede niet altijd aangenaam. In de buitenhaven kan een schip als Hr. Ms. *Friesland* tegenwoordig, na uitbaggering, wel liggen; maar de toegangen, zoowel de O.lijke als W.lijke, zijn niet breed en er blijft altijd eenige stroom loopen, die in dezen tijd van het jaar, nu de sneeuw op de bergen nog niet geheel gesmolten is, met eb vrij sterk kan zijn. Bovendien werd die ligplaats thans niet verkozen, omdat dan de gelegenheid om te oefenen met zeil-, roei- en stoomsloepen in dat geval aanmerkelijk zoude verminderen. Wel echter werd, om den afstand tot de aanlegplaats der sloepen niet te groot te maken, geankerd op ongeveer 400 M. van het O.lijk licht van den O.lijken haveningang, zóó dat binnenkomende of uitgaande schepen geen hinder zouden kunnen hebben bij het verrichten van eenige manoeuvre. Men ligt daar in ruim 30 vadem en heeft goeden hougrond.

Als handelsplaats schijnt de stad wel vooruit te gaan. Een groot aantal kleinere booten gaan dagelijks af en aan, en in het volle seizoen schijnt dit aantal nog aanmerkelijk te stijgen. Vooral het rijkere achterland voert veel uit.

b. Brandstoffen en levensmiddelen kunnen goed en in voldoende hoeveelheid worden verkregen, maar het langs zij nemen van lichters, om kolen te laden, kan door de zee spoedig moeilijk worden. Herstellingen aan den romp enz. kunnen worden verricht, wanneer zij niet te omvangrijk zijn; twee dokken, het grootste van 320 voet lengte en 14½ voet diepte op den drempel, geven gelegenheid een schip van geringe afmetingen onder water na te zien.

c. Aangekocht werden: 115 ton Cardiffkolen ad 30 s. per ton en 70 ton ketel-voedingwater ad 2 kr. p. ton.

d. Wegens aankomst op Zondag, werd het saluut aan het Noorsche gouvernement den volgenden dag met parade gegeven en onmiddellijk beantwoord.

Met den generaal, divisie-commandant, den burgemeester, den consul en den commandant van het Russische politievaartuig voor de visscherij *Bacone*, welk schip twee dagen te Trondhjem vertoefde, werden bezoeken gewisseld. Bij den stifts-amtmand, die ziek was, werd een kaartje afgegeven. Commandant en officieren werden op een diner genoodigd bij den consul.

Met den commandant van den Franschen kruiser *Lavoisier*, die 's avonds van den 24sten Juni ter reede ankerde, werden slechts de bezoeken gewisseld van den officier van piket, aangezien Hr. Ms. *Friesland* den volgenden morgen om 7 uur vertrok.

3°. Het schip.

Omtrent het schip valt niets bijzonders te vermelden. De driemaandelijksche stoomproef moest, nadat 2 uur volle kracht, 2 uur met $^3/_4$ vermogen en 15 uur met half vermogen was gestoomd, worden beeindigd wegens een ernstig lek in S.B.'s condensor, onmiddellijk gevolgd door het stooten van S.B 's H.D. en M.D. machine.

4°. Oefeningen.

Alle oefeningen, zoowel ter reede als in zee, werden geregeld gehonden, voor zoover het weer zulks mogelijk maakte.

In Oban werd van de gunstige gelegenheid gebruik gemaakt om oefeningen te houden met gewapende sloepen en in roeien, en voorts tot het maken van eene militaire wandeling naar Kilmore en van een wandeltocht, waartoe de jeugdige schepelingen met den trein naar Faynuilt spoorden en vandaar wandelden naar den waterval van Eruachan. Voor dergelijke wandelingen biedt Oban meerdere en zeer geschikte gelegenheden aan.

In de baai van Christiania en in de fjorden werd een zeer druk gebruik gemaakt van roei- en zeilsloepen, terwijl op Gudvangen eene wandeling naar Stalheim, en op Balholm eene naar Flesje werd gedaan.

In de baai van Trondhjem was eene zeer geschikte gelegenheid om te oefenen met zeil-, roei- en stoomsloepen, in het bijzonder wat het aanleggen langszij betreft, terwijl aan den wal militaire wandelingen werden gemaakt naar Tjeltsaeter en naar Lerfos.

Aan het einde van het verslag meen ik te mogen opmerken, dat alle opvarenden aanmerkelijk nut hebben getrokken uit hetgeen door hun gedurende de laatste reis is opgedaan. Voor de jeugdige schepelingen, die nu worden overgeplaatst, is het verblijf aan boord van het vormingsschip wel zeer kort geweest.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was gedurende deze reis over het algemeen zeer goed. Een schepeling, die het ongeluk had de toppen van vier

vingers der linkerhand te verliezen, werd onder narcose geopereerd in het militair hospitaal te Christiania en kwam den volgenden dag aan boord terug. Gedurende het verblijf te Trondhjem werd deze schepeling in het hospitaal aldaar verpleegd, aangezien zijn toestand zulks noodzakelijk maakte.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Niets bijzonders te vermelden.

6°. Heemskerck.

Commandant: de Kapitein ter zee G. L. Goedhart.

a. Oefeningstocht naar Madeira en de Middellandsche Zee.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 4den Januari 1910, te 8½ u. v.m., verliet Hr. Ms. *Heemskerck* de haven van Nieuwediep, ter aanvaarding van de reis naar Madeira, met eene bemanning van 343 koppen, ketels op peil, 460 ton kolen, voor 12 weken victualie, volle waterruimen en extra munitie voor de ernstexercitiën, een diepgang van 5.8 d.M. hebbende.

De weersgesteldheid was gunstig, doch een weinig heïg, — de barometerstand hoog.

Na te 9 u. 30 m. de uiterton van het Schulpengat gepasseerd te zijn, werd de vaart op 10 mijl bepaald, dicht langs de kust gehouden, doch alleen de brulboei van IJmuiden aan B.B. gehoord en een glimp van het licht van Scheveningen gezien.

Het lichtschip Maas kwam op slechts 3 Engelsche mijlen in 't zicht; sturen van hier aan op het lichtschip Noord-Hinder; moeten van nu af herhaaldelijk vaart minderen wegens overtrekkende mistwolken; krijgen evenwel zicht van den Noord-Hinder, die te 11 u. 45 m. E.W. gepasseerd werd, en sturen van hier tusschen Sandettie en South-Goodwin naar 't Kanaal.

Het weder opklarende, zien deze lichten en Dover en passeeren te 5 u. 30 m. van den 5den Januari Dungeness; krijgen wederom last van mistbanken. Verkennen Royal Sovereign en Owers en passeeren bij opklarende lucht Catherine-point, waaraan geseind wordt ons telegrafisch te rapporteeren. Zien eenige oorlogsschepen onder den wal.

Te 9 u. E.W. Start-point verkend hebbende, bepalen koers op 10 Engelsche mijlen bewesten Ouessant; krijgen hiervan geen zicht ofschoon eenigen tijd Z.O. gestuurd wordt om het op te zoeken; bepalen van hier koers op Sisargo, dat den 7den Januari bij zons-

ondergang verkend wordt op 10 Engelsche mijlen aan B/B, waaruit blijkt dat een stroom van 2 Engelsche mijlen per uur om de West werd ondervonden.

Volgen de kust tot Finistère en bepalen van hier koers op Porto Santo.

Hadden in den Atlantischen Oceaan mooi weder, betrokken lucht, lange Westelijke deining en flauwen Noordelijken, later N.O. wind.

Krijgen op de D.W. van den 10den Januari het draailicht van Fora (Oostpunt Madeira) in 't zicht, loopen bewesten Porto Santo langs en komen te 9 u. v.m. ter reede Funchal ten anker.

Verlaten te 9 u. 30 m. voormiddags van den 14den de reede bij mooi weer en flauwen O.N.O. wind, koersend om de W. met 8 mijlsvaart.

Houden in den namiddag bezuiden de Westpunt schietoefeningen op de ijzeren schijf, met de geweerschietinrichtingen, en vervolgen 's avonds de reis naar Straat Gibraltar met 2 ketels.

De gelegenheid blijft gunstig bij eene matige Westelijke deining, die gaandeweg N.W. wordt, terwijl de wind van het O.N.O. tot Noord loopt en stadig in kracht toeneemt tot S.B.K., naarmate de Straat van Gibraltar genaderd wordt.

Profiteeren den 15den van de mooie gelegenheid om de schietoefeningen op de ijzeren schijf te vervolgen.

Passeeren Maandag den 17den op den A.M. Straat Gibraltar, laten ons door Lloyd's seinstation op Kaap Tarifa telegrafisch rapporteeren en houden vuurleiding-oefening.

Volgen verder de Spaansche kust tot Alicante en houden, door de kust beschut voor den Westenwind, dagelijks schietoefeningen op de ijzeren schijf, welke na de oefening op de E.W. van den 19den uit zicht raakt; blijven dien nacht drijvende en zijn den volgenden morgen zoo fortuinlijk de schijf weder terug te vinden.

Schieten den 20sten met de kanons van 7.5 cM. op de zeildoeksche schijf en vervolgen daarna de reis om de Oost.

Na de laatste dagen van glasheldere onbewolkte lucht en hoogen barometerstand (780) begint de barometer te dalen en de wind hard uit het W. te waaien, waardoor het plan om beoosten Formentera te schieten verijdeld wordt, zetten koers op de Z.O. punt van Sardinië. Passeeren in den nacht van den 20sten op den 21sten de Zuidpunt van Formentera en in den nacht van den 21sten op den 22sten Kaap Spartivento.

Op dit traject woei het hard uit het Westen, met dalenden barometer), en met een uitschieter uit het Noorden bij rijzenden barometer, waarna weder de wind naar het Westen liep, krachtig bleef doorstaan, vrij hooge zee veroorzakende en vergezeld werd van regenbuien.

Beproeven 's Zaterdagsmiddags 22 Januari in de luwte van Sardinië

schijf te schieten met de kanons van 7.5 c.M., doch moeten al spoedig de oefening staken wegens buïg weder.

Ankeren te 3 u. n.m. in 8 vaam water met 45 vaam van S.B.'s ketting in de baai, waarvan Kaap Cappuccini de Zuidpunt vormt, en verblijven daar tot Maandagochtend.

Steken op de D.W. van Zondag tot 60 vaam, wegens harde valwinden uit het N.W., en gaan Maandagochtend weder onder stoom om het schijfschieten met de kanons van 7,5 cM. te vervolgen; werden hierin niet begunstigd door den stijven Westenwind.

Bepalen te 5 u. n.m. koers op Napels; ondervonden op de reis stormachtig weer uit het Z.Z.W., een zg. Libeccio, bij een barometerstand van 745; op den voormiddag van den volgenden dag was het nu en dan dik van regen, terwijl de zee zeer hol stond.

Het gegist bestek op den middag van den 25sten gaf Z.W.punt Capri N. 75° O. op 12,5 Engelsche mijl.

Overwegende, dat het land tot zeer nabij veilig genaderd kan worden, werd in den koers O.ZO. mgn. doorgestoomd en te 1 uur, toen het zicht een weinig opklaarde, werd dwars aan B.B. op pl.m. 5 Engelsche mijl flauwig het silhouet van een eiland opgemerkt, dat eerst voor Ischia werd aangezien, in de overtuiging, dat de storm het schip minstens 10 Engelsche mijlen om de Noord zoude hebben gezet. Kort daarop kon uitgemaakt worden, dat het Capri was, wat we zagen, en het gegist bestek dus juist was.

Nu werd tusschen Capri en den vasten wal doorgestoomd, onze naam geseind aan den seinpost op Capri, langs Sorrento gehouden en van daar koers gezet op de haven van Napels.

Onderwijl was de storm naar het Z.W. gedraaid, bij rijzenden barometer, en kwam de zee dwars op B.B.'s boeg.

Dank zij de uitmuntende bestuurbaarheid van het schip, leverde het binnenloopen van den havenmond geen bezwaar op; maar eenmaal binnengekomen, bleek de oorlogshaven nagenoeg verstopt met schepen, die beter weer afwachtten om te vertrekken.

Tijdelijk werd in de haven geankerd voor de saluten, de loods aan boord genomen en daarna op loodsmansaanwijzing verder gestoomd, geankerd voor twee ankers en op een overvloed van achtertrossen gemeerd loodrecht op den zeebreker, op de ligplaats D naast het Italiaansche slagschip *Vittorio Emanuele*, ons aangewezen door den Italiaanschen officier van piket.

Ik vernam dat de stormen, naarmate van hun richting, de volgende namen dragen:

Libeccio	voor	Z.W.	storm,
Sirocco	„	Z.O.	„
Grecale	„	N.O.	„
Maestrale	„	N.W.	„

Verlaten op den voormiddag van den 31sten Januari te 10 u. de haven van Napels, bij matigen Oostelijken wind.

Stellen koers op Capri; geven de bemanning van 1—2 uur gelegenheid de blauwe grot te bezichtigen, waarvan door velen gebruik gemaakt werd; stoomen om Capri heen en voorts naar de baai van Salerno. Schieten daar schijf bij nacht met de kanons van7,5 cM. en vervolgen de reis naar de baai van Euphemia.

Den 1sten Februari, de wind op de E.W. Z.W. wordende en in kracht toenemende, wordt doorgestoomd om een opper onder Sicilië te zoeken.

Schieten in den namiddag schijf met de kanons van 7,5 cM. benoorden Sicilië, doch moeten spoedig eindigen wegens buïg weer en harden wind uit het W. Stoomen bij zonsondergang Straat Messina door en ankeren te 9 u. in de baai van Taormina.

Vervolgen bij mooi weer den 2den Februari beoosten Sicilië de schietoefeningen met de kanons van 7.5 c.M. overdag en 's nachts, en met geweer op gierschijf; ankeren te half 10 u. E.W. weder in de baai van Taormina en gaan den 3den Februari D.W. onder stoom; passeeren op den middag Reggio en Messina, die nog ware puinhoopen blijken te zijn, wisselden per DT beleefdheidsseinen met den in het zicht zijnden Engelschen kruiser *Cumberland* en stellen koers op de Liparische eilanden, houden in de luwte daarvan nachtelijke schietoefeningen en vervolgen de reis naar Straat Bonifacius. Ondervinden harden Westelijken wind, die naarmate de barometer rijst naar het Noorden loopt. Zien af van het voornemen om Straat Bonifacius te passeeren en in de golf van Asinari (N.kust Sardinië) opper te zoeken; vervolgen de reis langs de Oostkust van Corsica.

Houden op den v.m. van den 5den Februari aldaar schietoefeningen met de kanons van 3.7 c.M. en stoomen in verband met den steeds aanwakkerenden Noordenwind, die nachtelijke schietoefeningen onmogelijk maakt, door naar Elba.

Ankeren te 6 u. 30 m. op den P.V. in de baai van Acona (Z.kust Elba). Zondag den 6den Februari neemt bij barometerstand 765 de wind aanmerkelijk in kracht af.

Doen Maandag bij zeer gunstig weder de schietoefeningen met exercitie-granaten en stellen op den P.V. koers op Villefranche. Komen aldaar aan op den voormiddag van den 8sten.

Van Villefranche naar Marseille werd de kust gevolgd en de gelegenheid zooveel mogelijk benut tot het houden van schietoefeningen bij dag en bij nacht, terwijl 's nachts geankerd werd onder de kust, den 14den en 15den in de bocht van Papelanne, den 16den in de bocht van la Ciotat en den 17den op de reede Endoume.

Over 't algemeen was het weder goed. Den 15den belette buïg weder

uit het W. en den 16den harde wind uit het N.N.W. de nachtelijke schietoefeningen.

Komen te 8 u. v.m. van den 18den te Marseille aan.

Meeren op loodsmansaanwijzing in de haven op 2 ankers en achteruit op een boei, waarbij wegens den harden wind de hulp van een sleepboot wordt ingeroepen.

Verlaten den volgenden middag, na kolen en water geladen te hebben, wederom met assistentie van een sleepboot de haven, en stellen koers op 20 mijl beoosten Kaap San Sebastiaan, rekening houdende met den stijven wind uit het Z.O.

Het weder was storm- en regenachtig, bij dalenden barometer; op de H.W. draaide plotseling de wind 16 streken en begon de barometer te rijzen. Van nu af klaarde het weder op en draaide de wind naar het Z.W.

Verkennen op de H.W. een licht, vast met één flikkering, en zien het aan, ofschoon de periode niet volkomen overeenkomt, voor dat van Kaap San Sebastiaan.

Op de D.W. echter komt een licht van gelijksoortig karakter, maar iets sneller periode, in 't zicht (één flikkering van 5 sec. na elk continu schijnsel van 35 sec.) aan B/B vooruit, — en nu blijkt, dat dit het licht van Kaap San Sebastiaan en het eerstgenoemde dat van Kaap Creus is, hebbende dit eveneens één flikkering van 5 à 6 seconden, doch met belangrijk kleinere tusschenpoos dan 3 minuten, zooals in de lichtenlijst is vermeld; regenbuien beletten eene nauwkeurige meting.

Het schip was dus meer dan 20 Engelsche mijlen om de West gezet door den wind.

Volgden nu verder de kust.

Passeeren op den middag van den 21sten bij zeer schoon weder Kaap Palos en ankeren te 10 u. v.m. van den 22sten ter reede Tanger.

Op de D.W. van den 26sten werd de reede van Tanger verlaten en overgestoken naar Gibraltar om kolen te laden. Hier werd in de haven gemeerd op een boei op loodsmansaanwijzing; verlieten te half 5 u. n.m. de haven en aanvaardden, na over de reede van Tanger geloopen te hebben, des avonds van den 26sten de terugreis naar Nieuwediep bij hoogen barometerstand en goed weer.

Kaap St. Vincent werd op den middag van den 27sten gerond, toonen naamsein aan de Semaphore te Sagres en beginnen te 10 u. v.m. de halfjaarlijksche stoomproef.

Loopen te 10 u. E.W. tusschen Burling-eiland en Kaap Carvoeira door, passeeren te 3 u. n.m. van den 28sten Finistère en op de H.W. van den 2den Maart Ouessant.

In den Atlantischen Oceaan liep eene zeer hooge deining uit het N.W., overigens was het eene goede gelegenheid met helder zicht.

Krijgen op de H.W. van den 3den zicht van Beachy-Head, passeeren te 8 u. Dover. Passeeren hier een smaldeel van twee Engelsche slagschepen, type *Hoad*, onder bevel van een vice-admiraal, en salueeren de commandovlag met 15 schoten, welke dadelijk beantwoord worden.

Zijn te 2 u. 30 m. n.m. dwars van lichtschip *Noord-Hinder*. Gaan wegens slecht zicht te middernacht bij den Pettener-polder ten anker, gaan den volgenden morgen door en meeren te 7 u. in de haven van Nieuwediep.

2. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. In verband met vorige rapporten valt omtrent de reede van Funchal weinig nieuws te vermelden.

Gedurende ons verblijf woei het met afwisselende doch matige kracht uit het O.N.O., in den namiddag aanwakkerend om daarna af te nemen; de communicatie werd geen enkele maal verbroken, dank zij de nieuwe aanlegplaats aan de binnenzijde van den steenen dam, die Loo-rock met het eiland verbindt; van deze werd gebruik gemaakt na zonsondergang en als de deining het debarkeeren aan de pier bij de signaaltoren bemoeilijkte; door het toonen van eene bepaalde vlag werd aangeduid welke aanlegplaats gebruikt werd.

Met het oog op de mogelijkheid van plotseling opkomend slecht weer, was bepaald dat te 11 u. 's avonds iedereen aan boord moest zijn en een sirene-sein zou gegeven worden, als de reede moest worden verlaten en een ieder onmiddellijk naar boord had terug te keeren.

In de haven van Napels werd vertuid en met het achterschip gemeerd met een landvast op den zeebreker.

Bij den storm op den ochtend van onze aankomst stond in de haven eenige deining, waardoor van verschillende schepen de landvasten braken; deze storm was echter exceptionneel.

De nieuwe golfbreker, die de haven aan de zuidzijde afsluit, was bijna gereed.

Het nemen van een loods is niet verplichtend.

De baai van Villefranche is ruim en veilig, behalve voor harde Zuidelijke winden, die echter zelden voorkomen; het binnenloopen levert geen enkel bezwaar op; men is niet verplicht een loods te nemen.

Eenige boeien geven de plaats aan, waar zware kettingen zijn vertuid.

De boei is met kettingen van opvolgende zwaarte aan den eigenlijken ankerketting bevestigd, die zoo zwaar is, dat de harpen onze verhaalklamp niet konden passeeren. Hr. Ms. *Heemskerck* vergenoegde

zich daarom met den voorlaatsten ketting; om den eigenlijken ankerketting binnen te nemen, had het anker uit de kluis moeten verwijderd worden.

Het achterschip werd gemeerd op een meer binnenwaarts gelegen boei.

Als handelsplaats heeft Villefranche niets te beteekenen.

Het weder is doorgaans bijzonder fraai.

Te Marseille werd de hulp van een loods ingeroepen en, in verband met den harden wind en nauwe door andere schepen omringde ligplaats, een sleepboot gebruikt voor het rondhalen, zoowel bij aankomst als vertrek.

Onze ligplaats was in het meest binnenwaarts gelegen bassin der nieuwe haven. Men is bezig die haven uit te breiden met een nieuw bassin, dat eene minste diepte van 12 M. zal krijgen.

Omtrent de reede van Tanger valt, na hetgeen door den commandant van Hr. Ms. *Gelderland* is gerapporteerd (1906—1907) weinig nieuws te vermelden.

Gedurende ons verblijf behoefde de communicatie nimmer verbroken te worden, ofschoon vooral op de namiddagen onze stoomsloepen menig zeetje overnamen. Door Hr. Ms. *Heemskerck* werd niet vertuid en ook geen shoreboat in dienst genomen.

Het voornemen bestaat de reede tot eene haven te maken, door het bouwen van een zeebreker.

Te Gibraltar werd gebruik gemaakt van het welwillend aanbod van den directeur der marinewerf om in de oorlogshaven op twee boeien te meeren, waarbij een marine-loods gratis hulp verleende. De aanlegplaats voor sloepen is nabij den vlaggestok van de admiraliteit.

b. Te Funchal vindt men zoo goed als geene hulpmiddelen voor voorzieningen aan romp en tuig; bewesten de stad is eene helling voor kleine vaartuigen.

De kolen kwamen in groote prauwen langs zij, langs welke stoomertjes, met stoomlier, om over te wippen, — aldus werden 390 ton in 9 uur overgenomen; het rijden der prauwen veroorzaakte eenige averij aan de kraal der zwaluwnesten.

Alleen tot voedingwater-aanvulling werd water geladen.

De reede eigent zich voor oefeningen met sloepen, vooral in het handig aanleggen aan de pieren.

Tijdens kolenladen maakte de landingsdivisie ongewapend eene militaire wandeling de bergen op.

Omtrent de haven van Napels als voorzieningsplaats valt niets nieuws te vermelden; welwillend werd door het arsenaal, op aanvraag aan het wachtschip, uitmuntend drinkwater verstrekt, met slang uit

leiding binnen boord genomen, en werd de beschikking gegeven over een aschprauw.

Te Villefranche zijn weinig of geene hulpmiddelen ter voorziening. Levensmiddelen en andere behoeften moeten uit Nice worden aangevoerd; de leverancier TAURIAC bezorgde alles tot groote tevredenheid.

Kolen zijn schaars en duur, 29 s. per ton, en moeten ook uit Nice in prauwen worden aangevoerd, reden waarom Hr. Ms. *Heemskerck* in Marseille ging laden. Hier waren de kolen 19 s., maar bleken later dan ook uitermate slecht.

De baai leent zich uitstekend voor sloepoefeningen.

Te Marseille werd uit prauwen kolen geladen op zeer practische wijze; tusschen prauw en schip lag eene zolderschuit, waarop een stoomlier met langarmige laadkraan, lang en hoog genoeg om de bakken over de sloepen heen binnen boord te zetten en tegelijk voorruim of achterruim te bedienen. In de prauw werden de kolen geschept in eenige ijzeren bakken, bestaande uit twee scharnierende kleppen, die door een ontlastketting, bij het vieren aan te houden, zich openen. In snelle opeenvolging konden zoodoende de bakken overgewipt worden, daar tijdens het overwippen van een bak de andere gevuld werden en de kraan dus steeds een vollen bak gereed vond.

Met twee kranen werden plm. 75 ton per uur overgewipt; de leverancier beschikte echter over meer kranen en zou er vier te werk gesteld hebben, als hij de situatie aan boord van te voren geweten had.

Elke bak kon ruim een ton kolen bevatten.

Te Tanger zijn geene hulpmiddelen tot voorziening aanwezig. Levensmiddelen waren in voldoende mate te verkrijgen en goed; kolen kunnen desgewenscht door tusschenkomst van het agentschap der Maatschappij Nederland of Rotterdamsche Lloyd uit Gibraltar worden betrokken, doch worden dan aanmerkelijk hooger in prijs.

Te Gibraltar wenschte de kolenleverancier niet vóór de komst van het schip de kolen in lichters te laden, daar de gewoonte is, dat het inladen geschiedt onder toezicht van personeel van het schip; hierdoor wordt de gelegenheid benomen dadelijk bij aankomst met laden te beginnen; thans was op risico van den consul hierin eenigszins tegemoet gekomen door van te voren twee prauwen te laden.

c. Aangekocht werden: Te Funchal, behalve levensmiddelen van goede kwaliteit, met uitzondering van versch spek, dat slecht was: 386 ton Cardiff kolen (stuwing door de equipage) à p.st. 0.26 per ton en 41 ton ketelvoedingwater à p.st. 0.36 per ton.

Te Napels, levensmiddelen van goede kwaliteit, met uitzondering van versch brood, dat maar matig is.

Te Marseille, 545 ton Cardiff kolen (stuwing door de equipage)

à p.st. 0.19.6 per ton en 55 ton ketelvoedingwater à 0.75 francs per ton (kolen van slechte kwaliteit).

Te Gibraltar, 250 ton Cardiffkolen uit prauwen (stuwing door de equipage) à p.st. 0.25.0. per ton.

d. In alle havens werden bij aankomst de respectieve gouvernementen gesalueerd met 21 schoten, waarvoor dadelijk op gelijke wijze bedankt werd; te Napels bovendien de Hertog VAN AOSTA met 21 schoten.

Te Funchal werden bezoeken gewisseld met den consul, den waarnemenden civielen gouverneur en den militairen gouverneur en ontving de consul bij het van boord gaan het hem toekomende saluut, terwijl met ZijnHoogEdelGestrenge beleefdheden gewisseld werden.

Te Napels lagen behalve het wachtschip *Urania*, voerende de vlag van den vice-admiraal MORENO, het slagschip *Vittorio Emanuele* en de kruiser *San Giorgio*, benevens eene vloot van kleinere schepen, en kwam den dag na ons de Duitsche kruiser *Freya*.

Na het saluut van den Hertog VAN AOSTA werd de vlag van den vice-admiraal gesalueerd, waarvoor op gelijke wijze bedankt werd.

In gezelschap van den consul werden bezoeken afgelegd bij genoemden vice-admiraal, den schout-bij-nacht, directeur van het arsenaal Cozzo, den prefect, den luitenant-generaal, afdeelingscommandant, en den maire, welke bezoeken op tijd gereciproceerd werden, terwijl audiëntie werd aangevraagd en verkregen bij Zijne Koninklijke Hoogheid den Hertog VAN AOSTA.

Met de genoemde schepen werden commandants- en etat-majorsbezoeken gewisseld.

Den 27sten Januari werd met pavoiseeren en het geven van een saluut van 21 schoten op den middag deelgenomen aan de viering van den verjaardag van Zijne Majesteit den Keizer van Duitschland, waarvoor een officier kwam bedanken.

Wij genoten de eer door Z. K. H. den Hertog VAN AOSTA op een diner genoodigd te worden.

De consul J. J. VAN DE RIVIÈRE ontving bij het van boord gaan het hem toekomende saluut; Z.H.E.G. en de vice-consul B. B. B. B. BORIELLE noodigden commandant en eenige officieren uit tot bijwonen van eene voorstelling in de opera en tot deelname aan een diner, welke beleefdheid met een diner aan boord werd gereciproceerd.

Verder werden nog introducties ontvangen van een tennisclub en van de club „Nautico" voor een bal.

Te Villefranche lag het Fransche eerste eskader, bestaande uit de slagschepen *Patrie*, voerende de vlag van den vice-admiraal DE JONQUIÈRE, de *Justice*, voerende de vlag van den schout-bij-nacht GASCHARD, de *République*, de *Démocratie*, de *Vérité*, de *Suffren* en den

gepantserden kruiser *Jules Michelet;* in de haven lagen een vijftal torpedo-jagers.

Een officier kwam aan boord om het schip naar de ligplaats te begeleiden.

De vlag van den vice-admiraal DE JONQUIÈRE werd gesalueerd en hiervoor op gelijke wijze bedankt. Bij het passeeren speelde de muziek op de beide vlaggeschepen het „Wien Neerlandsch bloed," hetwelk door de Fransche equipages blootshoofds werd aangehoord.

Ik legde bezoeken af bij den vice-admiraal DE JONQUIÈRE, den schout-bij-nacht GASCHARD en de beide vlaggekapiteins. Deze bezoeken werden in persoon gereciproceerd en de saluten, bij het van boord gaan aan de vlagofficieren gegeven, *werden onmiddellijk met een gelijk aantal schoten beantwoord*, tegen den gewonen regel in.

Wegens het vertrek van het eskader op den volgenden dag, verkreeg ik van den admiraal dispensatie van het afleggen van meerdere commandantsbezoeken.

De consul L. ZEGERS VEECKENS ontving na zijn bezoek aan boord het hem toekomende saluut. In gezelschap van ZijnHoogEdelGestrenge legde ik te Nice bezoeken af bij den prefect ANDRÉ DE JOLY, den maire, den generaal, militair gouverneur van Nice, DUCRAY, en den administrateur de l'Inscriptjon Maritime, welke bezoeken gereciproceerd werden, waarbij de prefect en de generaal bij het van boord gaan met 15 schoten werden gesalueerd.

Met den maire van Villefranche werden kaartjes gewisseld.

Het schip werd voor bezichtiging toegankelijk gesteld, waarvan druk gebruik werd gemaakt.

De prefect, die bij zijn bezoek aan boord met veel belangstelling het schip bezichtigde, stelde meermalen zijne loges in drie theaters beschikbaar voor commandant en officieren en gaf ter onzer eer een dejeuner; de consul en mevrouw ZEGERS VEECKENS noodigden eenige officieren en mij uit tot een lunch en gaven den laatsten dag een *at home*, die zeer druk bezocht was en waar wij aan vele aanzienlijke personen werden voorgesteld.

Ik bood ter beantwoording een diner aan de families ANDRÉ DE JOLY en ZEGERS VEECKENS aan, doch beide waren verhinderd er aan deel te nemen.

Van vele zijden kwamen verzoeken tot ons om langer te blijven, teneinde ons feestelijkheden te bereiden; hieraan kon begrijpelijkerwijze niet worden voldaan.

In zee werd een beleefdheids-radiogram aan admiraal DE JONQUIÈRE gezonden, dat per D.T. beantwoord werd.

Te Marseille legde ik in gezelschap van den consul bezoeken af bij den prefect, den maire, den generaal, den havenmeester en den directeur

de l'Inscription Maritime, voor welker reciproceering ik bedankte wegens kort verblijf en kolenladen.

De consul J. STORY VAN BLOKLAND en de vice-consul C. J. VAN DER WAARDEN boden mij een lunch aan, welke beleefdheid ik op gelijke wijze reciproceerde.

Te Tanger lagen het Spaansche oorlogsschip *Numancia*, voerende den gespleten standaard van den divisie-commandant DON JOSÉ FERRER Y PÉREZ DE LAS CUÉVAS, adjudant in b. d. van Z. M. den Koning van Spanje, commandant-generaal van de 2de eskader-divisie, en de Fransche kruiser *Du Chaylu*, voerende den gespleten wimpel van den divisie-commandant, kapitein ter zee SÉNÈS.

Beide divisie-commandanten lieten mij door een officier complimenteeren; deze officieren konden niet met zekerheid zeggen wie der twee commandanten recht had op het eerste saluut.

Alvorens dus deze standaarden te salueeren, zond ik een officier van piket, teneinde voor het compliment te bedanken en voor mij naar de ancienniteit der twee divisie-commandanten te informeeren.

De Spaansche divisie-commandant bleek drie maanden langer zijn rang te hebben bekleed dan de Fransche, en dus werden achtereenvolgens de Spaansche en de Fransche met 11 schoten gesalueerd, welke saluten onmiddellijk beantwoord werden.

Ik vernam later, dat hiermee eene brandende quaestie, op welker oplossing de heele diplomatie te Tanger wachtte, was beslist; tusschen beide divisie-commandanten n.l. was nog steeds geen saluut gewisseld, aangezien de Spaansche, later ter reede gekomen dan de Fransche, het eerste saluut niet had willen geven, meenende hooger in rang te zijn.

Bij het reciproceeren van mijne bezoeken, ontvingen beide divisie-commandanten bij het van boord gaan een saluut van 11 schoten, welke saluten dadelijk met gelijk aantal schoten beantwoord werden, tegen de regels is.

Ik werd van wege Hr. Ms. gezant W. L. F. C. RIDDER VAN RAPPARD verwelkomd door den gezantschapsattaché SCHULLER TOT PEURSUM en begaf mij naar den wal om mijne opwachting bij Hr. Ms. gezant te maken, waarna ik in gezelschap van Zijne Excellentie bezoeken aflegde bij den vertegenwoordiger van Z. M. den Sultan van Marokko, SI MOHAMED GUEBBAS SR., en bij den gouverneur van Tanger, SI MOHAMED GUEBBAS JR.

Bij het contra-bezoek van den gezant, bezichtigde Zijne Excellentie met veel belangstelling het schip en ontving bij het van boord gaan het voorgeschreven saluut.

De contra-bezoeken van de twee Marokkaansche autoriteiten hadden plaats ten huize van Hr. Ms. gezant; bij het verlaten van het gezantschapsgebouw door den vertegenwoordiger van Z. M. den Sultan van

Marokko gaf op sein het schip een saluut van 19 schoten, dat dadelijk door de citadel beantwoord werd.

Den militairen gouverneur werd de keus gegeven tusschen bezoek aan boord met saluut of bezoek aan huis zonder saluut; Zijne Excellentie koos het laatste.

Behalve een schitterend bal en een officieel diner ter onzer eer gegeven door Hr. Ms. gezant en mevrouw VAN RAPPARD, wier huis te allen tijde voor de officieren en mij open stond, genoten wij een onafgebroken reeks van beleefdheden van meer particulieren aard en bij de vele attentiën werd ook de equipage niet vergeten.

Het behoeft nauwelijks gezegd, dat deze allerhartelijkste ontvangst door ons ten hoogste gewaardeerd werd en ik mij gelukkig rekende de eer te mogen hebben Zijne Excellentie en mevrouw VAN RAPPARD den laatsten dag aan een dejeuner in de kajuit tegenwoordig te zien, en wij allen het zeer op prijs stelden, dat Zijne Excellentie en mevrouw VAN RAPPARD de dansreceptie, aan boord aangeboden aan de vele te Tanger gemaakte kennissen, met hunne tegenwoordigheid vereerden.

Ook was het mij een bijzonder genoegen, dat Hr. Ms. gezant wel mijn gast wilde zijn aan boord op de heen- en terugreis van Tanger naar Gibraltar.

Te Gibraltar lagen de kruisers *Drake*, voerende de vlag van schout-bij-nacht F. T. HAMILTON, *Duke of Edinburgh*, *Berwick*, *Argyll*, *Swiftsure* en *Essex* en woei de vlag van den superintendent, den Dock-Yard schout-bij-nacht PELHAM.

Eerstgenoemde vlag werd gesalueerd met 13 schoten, het antwoord was 12 schoten. Ik deelde dit den officier van piket, die kwam complimenteeren, mede, waarna kort daarop het saluut herhaald werd, thans met 13 schoten.

De consul J. A. PATRON bracht mij een bezoek, ontving bij zijn vertrek een saluut van 9 schoten en kwam later den lunch bij mij gebruiken.

Ik legde bezoeken af bij den genoemden schout-bij-nacht en den gouverneur Sir FREDERIC FORESTIER WALKER, bedankte voor contrabezoeken en wisselde kaartjes met de commandanten der schepen.

Den kort voor ons vertrek binnenkomenden Franschen kleinen kruiser *Forbin* liet ik complimenteeren.

3°. Het schip.

Het schip heeft, als zeeschip en wat bestuurbaarheid betreft, in alle opzichten bijzonder goed voldaan.

De grootste geobserveerde slingeringen bedroegen 20° naar weerszijden. Zelfs bij 10° slingering naar weerszijden kan de batterij zonder

eenig gevaar ontsjord worden en zijn de stukken volkomen goed te regeeren, zoowel hydraulisch als met de hand.

4°. Oefeningen.

Er werd zooveel de gelegenheid toeliet geoefend, waarbij bijzondere aandacht gewijd werd aan de schietoefeningen, zoowel voorbereidende als ernstoefeningen, bij dag en bij nacht, en ook met geweer op gierschijf.

Meermalen lieten wind en zee het schijfschieten niet toe, want 5 Engelsche mijlen buiten de kust verliest een opper zijn effect voor stoomsloep en drijvende schijf.

De toepassing van een drijfanker bij de schijf en in het vlak van deze voldeed zeer goed; bij zeer weinig wind echter werd de schijf gesleept door de stoomsloep.

In het geheel werden verschoten:

7	stuks	hulzen van 24 cM. gd. exc. n°. 2.
7	„	granaten gew. van 24 cM. L/3,2 lg.
19	„	hulzen van 15 cM. gd. exc.
19	„	granaten gew. van 15 cM. L/3,2 lg.
374	„	patronen scherpe van 7,5 cM. exc.
338	„	„ „ „ 3,7 „ „
3626	„	„ „ tot geweer (met geweerschietinrichting).
1210	„	„ „ (met handvuurwapenen).
132	„	„ „ tot revolver.
3250	„	„ tot geweer tot k. s. o.

Op het traject Gibraltar—Nieuwediep werd de stoomproef gedaan. De adelborsten kregen veel gelegenheid tot- en praktijk in observeeren.

Het nieuwe D. T. station had 's nachts met Scheveningen nog verbinding op 2040 K.M. afstand en over de Alpen heen. Overdag niet verder dan 470 K.M.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand is steeds bevredigend geweest; enkele gevallen van mazelen en catarrhale aandoeningen kwamen voor.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Nachtpermissies werden niet toegestaan; op alle plaatsen werd divisiesgewijze dagpermissie gegeven. Te Funchal werd de gelegenheid verstrekt om voor gereduceerde uitgaven en onder geleide van officieren der divisiën een tocht per tram naar boven te maken. Hiervan werd door velen gebruik gemaakt, vooral door de miliciens.

In Napels werd der equipage tweemaal de gelegenheid geboden om

per extra-trein, gedeeltelijk uit toko-winst bekostigd, Pompeji gratis te bezichtigen, onder geleide van Dr. TOLL (predikant der Deutsche Brüderschaft) een officier en een adelborst.

Zeer teleurstellend was het, dat de eerste maal, niettegenstaande uitgebreide voorzorgen en onderhandelingen, de bezoekers voor een gesloten deur kwamen, ten gevolge van incorrectheid van een der Italiaansche museum-autoriteiten.

Dit geval, het tweede van dien aard, heeft de consul bij den Italiaanschen minister van Binnenlandsche Zaken, die zeer welwillend toestemming had verleend tot gratis bezoek, aanhangig gemaakt.

Het gedrag en de houding der equipage aan den wal was lofwaardig; verscheidene autoriteiten maakten hierover hun compliment.

Eén geval van desertie kwam voor te Marseille.

Beoosten Sardinië ten anker liggende, werd 's avonds van Scheveningen geradiografeerd; „wees op uw hoede, storm voorspeld"; den volgenden dag was het vliegend stormweer.

De steenkolen te Marseille geladen (Merthyr in Februari 1910 aldaar aangevoerd), ofschoon goed er uitziende, waren buitengewoon slecht door de ongehoorde hoeveelheid asch, die gevormd werd; per Engelsche mijl werd (bij 10 mijls vaart) 320 K.G. inplaats 180 K.G. verbruikt, en om 11 mijl te kunnen behouden, moesten 4 ketels inplaats 3 te werk staan.

De Engelsche kruiser *Argyll* seinde op grooten afstand met den Semaphore, te Gibraltar over dag door middel van het zoeklicht, zooals vroeger door Hr. Ms. *Hertog Hendrik* ook met succes is toegepast,— wellicht aan te bevelen voor groot afstand seinmiddel tusschen onze schepen en kustwachten.

De reusachtige schuine cement-glooiing aan de Oostzijde van de rots van Gibraltar dient tot verzamelen van regenwater, ten behoeve van de Engelsche vloot, en heeft meerdere millioenen ponden sterling aan aanleg gekost.

b. Kruistocht in de Noordzee, van den 17den tot den 26sten Mei 1910, met Zijne Koninklijke Hoogheid den Prins der Nederlanden aan boord.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. *Heemskerck* vertrok den 17den Mei, te 2 uur, uit de haven van Nieuwediep bij mooi weder, N.O. wind, eenigszins heïg, kalme zee, bereikte te 6 uur de haven van IJmuiden en meerde aan den steiger.

Verlaten te 12 uur 's nachts de haven, na aan boord komst van Z.K.H. met Hoogstdeszelfs gevolg, bestaande uit kolonel GRAAF SCHIMMEL-

PENNINCK en den luitenant ter zee der 2de klasse W. C. BIJL DE VROE, adjudant van Z. K. H., deel uitmakende der missie, welke Hare Majesteit moest vertegenwoordigen bij de begrafenis van Koning EDWARD.

Stoomen met 12 mijls vaart, koers zettende op Galloper-lichtschip, hetwelk den volgenden ochtend te 8 uur in het zicht komt, verminderen daarna de vaart tot 7 mijl, worden van af 1 uur geëscorteerd door een flottielje van 4 Engelsche torpedodestroyers en één torpedoboot (respectievelijk *Teazer*, *Charger*, *Conflict*, *Dasher* en N°. 114), nemen aan boord een Engelsch officier en een loods, die het schip verder naar binnen brengen, en meeren op boei N°. 6 ter reede Sheerness.

Verlaten, na aan boord komst van Z. K. H., te 11 uur N.M. van den 21sten Mei de reede van Sheerness op loodsmansaanwijzing. Zetten bij het Zuidergedeelte van het Barrowdiep de loodsen af en stellen koers om de Noord, langs de Engelsche kust, bij goed vurenzicht en mooi kalm weder.

Bepalen de vaart op 12 mijl, passeeren te 2 uur H.W. van Zondag den 22sten Mei Sunk-lichtschip, passeeren de Ship-Way, loopen tusschen de lichtschepen van Newarp en Would door en passeeren te 9 uur V.M. de reede van Cromer, te 9 u. 30 m. N.M. Flamborough-head; worden op de H.W. van den 23sten Mei door mist overvallen, krijgen nog even te half twee zicht van het licht van Coquet-eiland, doch moeten den koers vervolgen in dikken mist met verminderde vaart en signalen gevende. Controleeren den koers op de mistseinen van Farn-eiland, van St.-Abbshead en Bass-Rock en met het Tomsonlood, krijgen bij eenigszins opklarende lucht zicht van de tonnen van het Narrowdiep en ankeren op den middag ter reede Leith.

Verlieten te 6 u. 30 m. N.M. van den 24sten Mei de reede van Leith ter aanvaarding van de reis naar IJmuiden, bij goed weer, N.O. wind, B.K.

Bepalen te 8 uur de vaart op 14 mijl. Passeeren te 9 u. 30 m. St.-Abbshead, te 7 u. D.W. van den 25sten Mei Flamborough-head. Bepalen van daar koers op lichtschip Haaks. Verkennen dit te 8 u. N.M. van dien dag en bepalen koers op IJmuiden. Loopen hier te 10 u. E.W. binnen, passeeren te middernacht de groote sluis en komen te 3 u. H.W. voor de Oosterdoksluis te Amsterdam, alwaar gemeerd wordt om op den middag van den 26sten Mei naar het Oosterdok door te gaan.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. De zeilaanwijzingen zijn doeltreffend, eveneens de bebakening van het vaarwater; als strategisch punt is de toegang der reede van

Sheerness, zijnde de sleutel tot de werf te Chatham en tot Londen, zeer belangrijk. De ligplaats is volkomen veilig. Eene menigte meerboeien zijn aan de Zuidzijde van de reede verankerd. Er zijn drie plaatsen, waar men kan aanleggen om per trein naar Londen te gaan: de Sheerness-aanlegsteiger, de Queenboro-steiger aan de Z.O.zijde en die van Port-Victoria aan de N.W.zijde.

b. Hulpmiddelen tot het bewerkstelligen van voorzieningen zijn in ruime mate voorhanden; eveneens tot aanvulling van voorraden. De uitgestrekte reede leent zich uitmuntend tot oefeningen met sloepen, terwijl de aanwezigheid en het passeeren van vele oorlogsschepen eene goede oefenschool aanbiedt tot uitkijken, honneurs geven en prikkelt tot vlugheid en correctheid.

c. Aankoopen werden niet gedaan.

d. Bij aankomst van Z. K. H. den Prins der Nederlanden te 11 u. 's avonds te IJmuiden, werden, in overeenstemming met het verlangen van Z. K. H., geene honneurs gegeven en alleen het etat-major aan Z. K. H. voorgesteld.

Op Engelsch territoriaal gebied komende en geconvoyeerd wordende door de Engelsche torpedovaartuigen, werd de vlag halfstok geheschen, echter niet de wimpel, in navolging der Engelsche schepen.

Bij het passeeren van de Engelsche vloot, liggende in de Nore en bestaande uit de *Bulwark*, voerende de vlag van vice-admiraal Sir GEORGE NEVILLE, de *Drake*, voerende de vlag van schout-bij-nacht HAMILTON, de *Hogue*, *Devonshire*, *Black-Prince*, *Victorious*, *Caesar*, *Majestic*, *Vindictive* en *Talbot*, gaven deze schepen en ook die in de haven van Sheerness, de kruisers *Natal* en *Endymion*, allen een saluut van 21 schoten, paradeerden en lieten den parademarsch hooren; in verband met den rouw van het Engelsch Vorstenhuis werd niet gepavoiseerd en gejoeld. Aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* werd eveneens geparadeerd en volgens het voorschrift het saluut niet beantwoord.

De vloot gepasseerd zijnde, gaf Hr. Ms. *Heemskerck* een saluut van 21 schoten aan het Engelsche gouvernement, hetwelk dadelijk beantwoord werd door het fort op Garrison-point.

Bij het passeeren der Engelsche torpedobootjagers en van den Engelschen kruiser *Endymion* ter reede, werd door deze geparadeerd en tevens a/b *Endymion* de parademarsch geslagen.

Na gemeerd te zijn, werd de geus halfstok geheschen en kwamen aan boord om Z. K. H. te begroeten: Hr. Ms. gezant Mr. K. W. P. F. Baron GERICKE VAN HERWIJNEN, met gezantschapsraad Jhr. Mr. A. VAN DER GOES; major-general EWART en kolonel GREVILLE, beide laatsten toegevoegd aan Z. K. H. tijdens Hoogstdeszelfs verblijf te Londen; verder admiraal Sir CHARLES DRURY, commander-in-chief, en major-general BARKER, Commanding the Eastern Coast Defences.

De sleepboot *Robust* ging langs zij liggen, ter overvoer van Z. K. H. met gevolg naar Port-Victoria-pier, vanwaar een extra-trein de missie naar Londen zou brengen.

Eene andere sleepboot, ter overvoer der bagage, kwam B.B. langs zij.

Aan boord meldde zich de luitenant ter zee VINCENT M. COOPER van de Engelsche Marine, die mij was toegevoegd tijdens het verblijf te Sheerness.

Toen Z. K. H. van boord ging, te 4 u. 45 m. N.M., werden de voorgeschreven honneurs gedaan, met uitzondering van pavoiseeren en joelen om bovengenoemde reden, en werd de standaard neergehaald.

Daarna werd de vlag van admiraal Sir CHARLES DRURY gesalueerd met 17 schoten, waarvoor het jacht *Undine* dadelijk bedankte met een gelijk aantal.

Bij het te 6 uur passeeren van het Duitsche keizersjacht *Hohenzollern* met den keizerlijken standaard in den grooten en de groot-admiraalsvlag in den voortop, werd geparadeerd en de parademarsch geslagen; de *Hohenzollern* werd geconvoyeerd door den torpedojager *Sleipner* en den kruiser *Koenigsberg*.

Kennis gekregen hebbende van het verzoek, door Z. M. den Keizer gedaan aan den Engelschen commander-in-chief, om niet gesalueerd te worden, werd door Hr. Ms. *Heemskerck* overeenkomstig gehandeld, terwijl om bovengenoemde redenen ook het pavoiseeren en joelen werd nagelaten.

Nadat de *Hohenzollern* op de boei gemeerd was, begaf ik mij daarheen en maakte mijne opwachting bij Z. M. Keizer WILHELM van Duitschland.

Daarna begaf ik mij naar het jacht *Undine*, om mijne opwachting te maken bij admiraal Sir CHARLES DRURY, die mij te kennen gaf, dat dit bezoek beschouwd werd als gedaan aan alle Engelsche autoriteiten.

Ik betuigde den admiraal mijn dank voor de vele hoffelijke tegemoetkomingen.

De marine-sleepboot *Robust* werd gecommandeerd door den havenmeester, commander MUNRO, die ook meermalen persoonlijk zijne diensten kwam aanbieden en een aschprauw tot onze beschikking stelde.

De commandant van het Duitsche oorlogsschip *Hohenzollern*, OSKAR GRAF PLATEN ZU HALLERMUND, kwam mij een bezoek brengen en verzocht, in verband met het kort verblijf en het voornemen der Duitsche commandanten en officieren om naar Londen te gaan, de bezoeken als gewisseld te beschouwen.

De Engelsche admiraal deed mijn bezoek door een officier reciproceeren.

Den 19den begaf ik mij naar Londen en maakte mijne opwachting bij Hr. Ms. gezant, die te kennen gaf door vele bezigheden verhinderd te zijn een tegenbezoek te brengen.

Den 20sten, den dag der begrafenis van Koning EDWARD, werd door Hr. Mr. *Heemskerck* deelgenomen aan het saluut van 68 minuutschoten, terwijl de lijkdienst in de kerk te Sheerness door twee officieren en 20 man werd bijgewoond en ik mij wegens lichte ongesteldheid liet vertegenwoordigen door den eerste-officier.

Den 21sten bij parade werden vlag en geus weder voor geheschen.

Dien dag had ik het genoegen den havenmeester en den luitenant ter zee COOPER, met zijne echtgenoote, bij mij aan den lunch te zien.

Door een officier werd de dank van den admiraal, commander-in-chief, overgebracht voor de deelname aan het eeresaluut bij gelegenheid der begrafenis van wijlen Z. M. EDWARD VII.

Voor de welwillendheid en voorkomendheid in het verleenen van hulp bracht ik persoonlijk mijn dank over aan den super-intendant van het Naval Depot.

De Yachtclub en de Tennis-club benoemden ons tot eereleden gedurende ons verblijf.

De marine-sleepboot *Robust* werd wederom ter beschikking gesteld van Z. K. H. bij terugkomst uit Londen per extra trein, des avonds te 9 u. 40 m.

Hoogstdezelve werd aan het station verwelkomd door admiraal Sir CHARLES DRURY en diens staf en door mij.

Vóór de aankomst te Leith was de standaard van Z. K. H. neergehaald, daar Z. K. H. incognito wenschte te blijven gedurende het bezoek aan Edinburgh.

Ik zond een officier van piket naar den wal om aan den consul kennis te geven van de aankomst van het schip en van Z. K. H. den Prins der Nederlanden, Hertog van Mecklenburg.

De consul en vice-consul niet aanwezig zijnde, werd de dienst waargenomen door den employé den heer BRIX HANSEN, die zich ter beschikking van Z. K. H. stelde.

In den N.M. begaf ik mij naar den wal en legde bezoeken af bij den provost of Leith (burgemeester) den generaal in command te Edinburgh en den lord-provost van Edinburgh en bedankte beleefd voor tegenbezoeken, met het oog op het korte verblijf.

Het gouvernement werd niet gesalueerd, aangezien geene saluutbatterij aanwezig was om het saluut te beantwoorden.

Den 26sten Mei, des V.M. te 9 u. 30, verliet Z. K. H. het schip, na begroeting door den directeur en commandant der Marine te Amsterdam, werd de standaard neergehaald en werden de voorgeschreven honneurs gegeven.

3°. Het schip.

Hieromtrent werden geene nadere gegevens verkregen.

4°. Oefeningen.

Oefeningen hadden geregeld plaats.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was zeer goed.

6°. Bijzonderheden.

Zien een stoomschip aan den grond zittende benoorden Flamborough-head, gaan er heen en bieden per sein hulp, waarvoor echter bedankt wordt daar reeds hulp van eene berging-maatschappij aan boord is.

7°. Piet Hein.

Commandant: Kapitein ter zee F. Bot.

a. Oefeningstocht in de Middellandsche Zee.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. pantserschip *Piet Hein* verliet den 2den Mei 1910, te 12 u., de haven van Nieuwediep en stoomde door het Schulpengat naar zee. Te 1 u. 15 m. werd de uiterton gepasseerd.

Met 80 omwentelingen, gevende een vaart van 8,5 mijl, werd koers gesteld op het lichtschip Noord-Hinder, dat te 1 u. 15 m. H.W. den 3den Mei gepasseerd werd.

Van Noord-Hinder werd koers gesteld op het lichtschip Sandettie-bank en vandaar naar het Kanaal, hetwelk op de D.W. van den 3den Mei werd ingeloopen.

Ter hoogte van Dungeness werd nog een draadloos telegram, zulks vermeldende, aan den directeur en commandant der Marine te Willemsoord verzonden.

Vanaf Dungeness werd de Engelsche kust gehouden, het lichtschip Royal Sovereign te 11 u. 35 m., het lichtschip Owers te 4 u. 50 m. en St. Catherine-point te 7 u. 20 m. P.V. den 3den Mei gepasseerd.

Van Catherine-point werd de koers gesteld op het licht Ouessant, dat op den P.V. van den 4den Mei gepasseerd werd.

Draadloos werd aan Ouessant verzocht Hr. Ms. *Piet Hein* te rapporteeren.

Van Ouessant werd de koers gesteld op Finistère, welke kaap op den V.M. van den 6den Mei gepasseerd werd.

Van Kaap Finistère werd de reis vervolgd langs de Portugeesche kust, tusschen de Burlings en Carvoeira doorgestoomd, en op de H.W. van den 8sten Mei Kaap St. Vincent gerond.

Aan het seinstation op Carvoeiro werd verzocht Hr. Ms. *Piet Hein* te rapporteeren.

Op den P.V. van den 8sten Mei werd Straat Gibraltar gepasseerd.

Uit een draadloos bericht, toevallig opgevangen, werd van het overlijden van Zijne Majesteit den Koning van Engeland kennis genomen.

Aan den schout-bij-nacht H. PULHAM, aan boord van het Engelsch oorlogschip *Comorant*, liggende te Gibraltar, werd draadloos onze deelneming betuigd; nog dienzelfden avond werd draadloos dankbetuiging ontvangen.

Op den V.M. van den 9den Mei werd de haven van Malaga ingestoomd en werd in de binnenste havenkom geankerd voor 2 ankers en het achterschip met trossen aan den wal gemeerd.

Den 17den Mei werd te 5 u. P.V. de haven van Malaga verlaten. Met het oog op de reis om de Noord, wilde ik met volle kolenruimen de haven verlaten, en werd daarom op den 17den Mei nog 50 ton Cardiff-kolen bijgeladen; omdat dit kolenladen niet zoo voorspoedig ging, als ik gedacht had, was Hr. Ms. *Piet Hein* pas op den P.V. buiten de haven.

Koers werd gesteld op Europa-punt, dat te 2 u. H.W. gepasseerd werd; aan den seinpost werd gevraagd Hr. Ms. *Piet Hein* te melden.

Met fraai weder en kalme zee werd de reis vervolgd tot op de H.W. van Donderdag den 19den Mei Kaap St. Vincent gerond werd. Met den koers N. 2° O magn. werd langs de Portugeesche kust gestoomd en passeerden te 6 u. 20 m. het vaarwater tusschen de Burlings- en den vasten wal; aan den seinpost op Kaap Carvoeiro werd gevraagd Hr. Ms. *Piet Hein* te melden.

De reis tot Kaap Finistère, die te 5 u. 40 m. op den P.V. van den 20sten Mei dwars gepeild werd, leverde niets belangrijks op.

Aan den seinpost op Ouessant, dat op den A.M. van den 22sten Mei gerond werd, werd gevraagd Hr. Ms. *Piet Hein* te melden.

In het Engelsche Kanaal werd fraai weder ondervonden; Catharinepoint werd te 1 u. 45 m. H.W., lichtschip Owers te 5 u. 25 m. P.V., lichtschip Royal Sovereign te 10 u. van den 23sten Mei en Dover te 2 u. 20 m. H.W. van den 24 Mei gepasseerd.

In de Noordzee werd te 5 u. het lichtschip Sandettie en te 9 u. 30 m. het lichtschip Noord-Hinder gepasseerd.

Het lag in de bedoeling op de Noordzee schijf te gaan schieten; op de D.W. en V.M. wakkerde de N.O. wind aan tot M.Z.K. en ging gepaard met hooge zee, waarop besloten werd af te houden naar het zeegat van Zierikzee (Roompot) om te trachten daar schijf te schieten. Te 2 u. 20 m. A.M. van den 24sten Mei werd in de Roompot geankerd.

Op den V.M. van den 25sten Mei werd schijfgeschoten met de kanons van 7,5 cM.

Op den P.V. van dien dag werd Roompot verlaten en koers gesteld

op het Schulpengat, dat op de D.W. van den 26sten Mei werd binnengevaren.

Pl.m. 8 uur werd op de reede geankerd, vervolgens de haven van Nieuwediep binnengestoomd en aldaar gemeerd.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. Het aandoen van de haven van Malaga levert met een stoomschip geene moeilijkheden op; de aanwijzingen daaromtrent in den Mediterranean Pilot, Vol. I, 1905, zijn doeltreffend.

Op grooten afstand heeft men goede verkenning aan een open gedeelte in den bergrug. Dichterbij komende, heeft men goede leiding aan twee dicht bij elkaar staande hooge fabrieksschoorsteenen. Deze schoorsteenen zijn te zien, vóórdat men den vuurtoren en de cathedraal verkend heeft. Zij worden niet in den Pilot vermeld.

Bij het binnenkomen is een loods noodig, ten einde de juiste ligplaats aan te geven.

De haven bestaat uit een buiten- en een binnenhaven en daar de scheepvaart op Malaga niet bijster groot is, vinden alle schepen eene ligplaats in de binnenhaven.

De schepen ankeren voor 2 ankers met den kop om de Zuid en meeren achteruit met trossen aan den wal. Handelsstoomers, welke in de haven komen om te lossen en te laden, kunnen (met een diepgang van 23 voet) langs de kaden meeren.

De binnenhaven wordt door baggeren op eene gemiddelde diepte van 28 voet gehouden; in de buitenhaven zijn de diepten van 4½ tot 7 vadem en vinden schepen van den grootst mogelijken diepgang eene ligplaats. Overigens is men er goed beschut tegen Z.O. winden, welke op de Zuidkust van Spanje de gevaarlijkste zijn.

Als strategisch punt heeft Malaga geene waarde.

De stad heeft ongeveer 135000 inwoners. Het klimaat is er in de wintermaanden bijzonder zacht en gelijkmatig en in de zomermaanden betrekkelijk koel en aangenaam.

De omstreken zijn zeer schoon en er zijn goede spoorwegverbindingen met Granada, Ponda en Cordoba (Madrid).

Te Malaga is een stadshospitaal (hospital civil), dat een van de grootste en best ingerichte van Spanje is.

Door de nabijheid van Gibraltar wordt de haven dikwijls bezocht door Engelsche oorlogsschepen.

Ongeveer 50 stoomschepen onder Nederlandsche vlag doen jaarlijks de haven van Malaga aan.

Uitgevoerd worden: muscatel-rozijnen, olijf-olie, amandelen, citroenen, sinaasappelen, zaden, ijzererts, lood en wijn.

Ingevoerd worden: machineriën, levensmiddelen, kunstmatige meststoffen en cement.

b. Als oefenings- en ververschingsplaats is Malaga zeer geschikt, voornamelijk oefeningen in het roeien en zeilen kunnen zeer goed gehouden worden.

Daar geen dok aanwezig is, kunnen groote voorzieningen aan romp, enz. niet bewerkstelligd worden; kleine averijen aan schip en machines kunnen gerepareerd worden. Voor groote herstellingen is de dichtstbijzijnde haven Gibraltar.

Er is geene tijdseininrichting.

c. De aangekochte ververschingen waren van goede kwaliteit.

Aangekocht werden 243 ton Cardiff-kolen, 120 ton voeding- en 80 ton drinkwater.

De steenkolen waren uit de mijn Hillis Plymouth Merthyr en van goede kwaliteit; het geleverde voeding- en drinkwater (bronwater) was eveneens van goede kwaliteit.

Het overnemen van de steenkolen geschiedde met stellingen buiten boord, uit vaartuigen, inhoudende pl.m. 8 ton, en met mandjes van pl.m. 38 K.G. Ofschoon de aanvoer langzaam ging, zoodat pl.m. 140 ton per etmaal werd overgenomen, kan in urgente gevallen de aanvoer zoodanig geregeld worden, dat pl.m. 500 ton per etmaal binnenboord kan verkregen worden; in dit geval moet door de bemanning hulp worden verleend.

Er kan op gerekend worden, dat te Malaga eene groote hoeveelheid Cardiff- en New-Castle kolen steeds aanwezig zijn.

Wanneer boven de 1000 ton geladen moet worden, is het noodig hiervan 4 weken van te voren kennis te geven.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde bezoeken.

Aangezien te Malaga geene saluten kunnen worden beantwoord, werd bij binnenkomst het saluut aan het Spaansche gouvernement achterwege gelaten.

Namens den havenmeester werd de mededeeling ontvangen, dat geene persoonlijke saluten gegeven mochten worden, omdat de schepen te dicht bij elkaar lagen.

Bij aankomst in de haven werd, door een officier, aan den consul der Nederlanden, Mr. G. VAN DULKEN, kennis van aankomst gegeven en bracht ZijnHoogEdelGestrenge mij in den namiddag een bezoek.

In zijn gezelschap bracht ik bezoeken bij den militairen- en civielen gouverneur, bij den commandant der marine (havenmeester, kapitein ter zee) en bij den alcade-mayor.

Deze bezoeken werden persoonlijk door genoemde autoriteiten teruggebracht.

Met den commandant en officieren van het transportschip *Almirante Lobo* werden bezoeken gewisseld.

Door het geven van eene namiddagpartij aan boord Hr. Ms. *Piet Hein* werd kennis gemaakt met verschillende familie's uit Malaga. Het gevolg hiervan was, dat commandant, officieren en adelborsten vele uitnoodigingen ontvingen tot het bijwonen van lawntennis- partijen, enz.

Door den consul werd aan mij en eenige officieren een diner aangeboden en ik had het genoegen den consul en zijne familie aan mijne tafel te noodigen.

3°. Het schip.

Machines en ketels hebben zich gedurende de reis uitstekend gehouden. Het schip zelf bevindt zich in goeden staat.

4°. Oefeningen.

De oefeningen hadden, voor zoover de omstandigheden zulks toelieten, geregeld plaats.

In de haven van Malaga werd veel geroeid en gezeild.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand bleef gedurende de reis uitstekend.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Het gedrag der equipage was over het algemeen zeer goed.

b. Oefeningstocht in den Noord-Atlantischen Oceaan en de Noordzee.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 12den Juli 1910 werd te 11 u. v.m. de haven van Nieuwediep verlaten en door het Schulpengat naar zee gestoomd.

Te 1 u. 30 m. werd de uiterton gepasseerd, de Haaksgronden werden gerond en te 2 u. 30 m. werd, na het passeeren van de Haakston, de koers N 15° O magn. bepaald.

Met 85 omwentelingen werd een vaart gemaakt van pl.m. 8 mijl, in tegenstelling met vroeger, waarbij met dit aantal slagen 9 mijl werd behouden, — deze vermindering in vaart moet toegeschreven worden aan aangroeien van het schip.

Den 14den Juli te 1 u. 30 m. werd het eiland Udsire gepasseerd en de koers gesteld op Rövaer, op den A.M. werd Bömmelen (Hardangerfjord) ingestoomd en te 6 u. 45 m. geankerd in de baai van Lervig.

Den 15den Juli werd te 6 u. 15 m. D.W. het anker gelicht en onder stoom gegaan naar Odde; gepasseerd werden Hardangerfjord, Koind-

herredsfjord, Bonde-sund, Hisfjord, Sambesfjord, Sözfjord en werd te 4 u. 43 m. P.V. voor Odde geankerd.

Den 16den Juli werd op den V.M. weder teruggestoomd door de Sôr-, Sambes-, Hisfjord en te 7 u. P.V. geankerd voor Rosendal. Gingen op den 17den Juli te 4 u. D.W. onder stoom naar Fjaerland (Sognefjord), passeeren Koindherredsfjord, Loksund, Biornefjord, Leröosen, Vasleström, Hielse-fjord, Feicosen, Feiefjord, Sognesaën, Sognefjord, Fjaerlandfjord en kwamen te 9 u. E.W. voor Fjaerland ten anker. Liepen bij het opstoomen in de Sognefjord het Duitsche hoogzee eskader (27 schepen), onder bevel van den admiraal V. D. VON HOLTZENDORFF op. Ter hoogte van Balholmen werd dit eskader gepasseerd en werd de commandovlag van genoemden bevelhebber gesalueerd, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord. In de Essefjord (Balholmen) lagen ten anker het Keizerlijk jacht *Hohenzollern*, de kruisers *Lubeck* en *Sleipner* en het opleidingschip *Hansa;* bij het passeeren van Balholmen werd Zijne Majesteit de Duitsche Keizer gesalueerd met 21 schoten.

Den 18den Juli gingen onder stoom te 12 u. A.M. naar Gudvangen, stoomden door Fjaerland-, Sogne- en Naeräfjord, kwamen te 8 u. E.W. ten anker voor Gudvangen.

Den 19den Juli gingen onder stoom te 8 u. 15 m. V.M. naar Balholmen, stoomden door Naerofjord en Sognefjord, kwamen te 11 u 45 m. V.M. ten anker aan den ingang van de Essefjord voor Balholmen

Den 20sten Juli gingen te 2 u. H W. onder stoom naar Bergen. Stoomden door Sognefjord, Sognesoën, Feiefjord, Feiesoën, Hielse- en Byfjord en kwamen te 2 u. A.M. ter reede van Bergen ten anker.

Den 26sten Juli op den P.V. werd de reede van Bergen verlaten, de Byfjord, Vatle Ström, Leröosen, Korsfjord doorgestoomd en werd te 9 u. 30 m. het eiland Marssen gepasseerd.

Nadat in de koers N. 248° O. (magn.) 5 zm. waren afgelegd, werd te 10 uur de koers N. 1960 (magn.) bepaald.

Deze laatste koers werd bepaald, omdat het in de bedoeling lag, rechtstreeks naar Nieuwediep te stoomen, teneinde een schepeling in het hospitaal aldaar te laten opnemen.

Passeeren op de D.W. van den 29sten Juli het lichtschip Haaks.

Stoomen te 10 u. het Schulpengat in, geven te 11 u. op de reede van Nieuwediep genoemden schepeling af en stoomen weder door het Schulpengat naar zee.

Wegens den harden doorstaanden Z.W. wind en de daarmede gepaard gaande N.O. deining werd de koers N. 310° O. (magn.) bepaald. De bedoeling was onder de Engelsche kust te loopen, teneinde schietoefeningen te kunnen houden.

Op den 30sten Juli werd op ongeveer 53° 43′ N.B. en 1° 50′ O.L. (55 zm. benoorden het lichtschip Leman and Ower) den geheelen

dag schijf geschoten; de gelegenheid hiertoe was buitengewoon goed, daar de zee spiegel-glad was.

De stoomsloep stoomde met de gierschijf rond het schip, dat drijvende bleef.

Stoomden tegen den avond met de koersen N. 340 en N. 250′ O. (magn.) de Engelsche kust in. Het plan was deze kust aan te loopen en gedurende den Zondag langs de kust te stoomen.

Dit plan moest opgegeven worden, wegens opkomende mist, toen de kust ter hoogte van Whisbey tot op pl.m. 5 zm. genaderd was en weder de koers veranderd werd tot N. 110° O. (magn.)

Op den V.M. van den 1sten Augustus werd op ongeveer 53° 48′ N.B. en 1° 0′ O.L. in 20 vaam geankerd, de sloepen werden gestreken, de davids neergeslagen en werd den geheelen dag schijfgeschoten.

Den 2den Augustus werd te 8 u. V.M. onder stoom gegaan, de koers bepaald op het lichtschip Haaks, N. 128° O. (magn.) Vierden den verjaardag van H. M. de Koningin-Moeder op de voorgeschreven wijze.

Den 3den Augustus werd op ongeveer 53° 0′ N.B. en 3° 30′ O.L. door de adelborsten schijfgeschoten met de kanons van 3,7 cM. oefening uit de kanons van 15 cM.

Te 9 uur E.W. werd geankerd nabij de uiterton van het Schulpengat.

Den 4den Augustus werd te 6 uur D.W. onder stoom gegaan en door de adelborsten schijfgeschoten met de kanons van 7,5 cM.

Te 11 uur van dien dag werd door het Schulpengat naar de reede van Nieuwediep gestoomd en te 1 uur de haven van Nieuwediep ingestoomd en gemeerd.

Gedurende de geheele reis was het weder zeer mooi.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. Bergen. Op aanwijzing van den havenloods, door de goede zorgen van den vice-consul bij aankomst aanwezig, werd geankerd in 12 vaam water, voor 75 vaam ketting van S.B.'s anker, met een landvast nabij de N.punt van Dokkeskjer.

Wat betreft de ankerplaatsen en bijzonderheden omtrent Lervig, Odde, Rosendal, Fjaerland, Gudvangen en Balholm wordt beleefd verwezen naar de reisrapporten van 1908—1909.

b. Beleefd wordt verwezen naar het ten vorigen jare medegedeelde.

c. De aangekochte ververschingen waren van goede kwaliteit. Versche groenten waren tegen de te besteden prijzen niet te verkrijgen dan in te kleine rantsoenen, zoodat steeds groenten uit blik moesten gebruikt worden.

De steenkolen, waarvan 231 ton aangekocht werden, waren uit de mijn „Powell Duffryn", prijs 25,9 shilling.

Als kolen voldeden zij goed, doch brandden echter vlug weg, zoodat het verbruik groot was, en gaven een groot percentage asch.

Ook werden 110 ton voeding- en 52 ton drinkwater van goede kwaliteit tegen 2 kr. per ton aangekocht.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde bezoeken.

Bij aankomst te Bergen werd het Noorsche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd.

De heer C. O. KONOW, vice-consul der Nederlanden, bracht een bezoek aan boord en ontving bij vertrek het voorgeschreven saluut.

Ter reede lagen de Noorsche kruisers *Norge* en *Harald Haarfagre*, eskader-commandant kommandör BERGLUND; de commandovlag van genoemden bevelhebber werd gesalueerd, welk saluut eveneens werd beantwoord.

Op de reede lagen nog het Duitsche opleidingsschip *Hansa* en de tender *Pfeil*. Wij werden gecomplimenteerd vanwege genoemde oorlogsschepen; daarna werden de gewone beleefdheidsbezoeken gewisseld.

Den 21sten Juli verlieten de Noorsche kruisers *Norge* en *Harald Haarfagre* de reede.

Met den vice-consul bracht ik dien dag bezoeken bij den generaalmajoor, commandant van het militaire district, den gouverneur der provincie, den commandant der werf en den chef der politie. Deze bezoeken werden denzelfden dag beantwoord.

Den 23sten Juli kwam de Noorsche kanonneerboot *Frithjof* ter reede; met commandant en officieren werden de voorgeschreven bezoeken gewisseld.

Van den Nederlandschen vice-consul werden verschillende beleefdheden ondervonden, o.a. werd door hem aan commandant en eenige officieren een diner aangeboden.

Den 23sten Juli werd door den commandant en officieren van Hr. Ms. *Piet Hein* eene namiddag-partij aan eenige familie's van BERGEN gegeven. Ongeveer een 80-tal gasten werden dien dag aan boord ontvangen.

Tengevolge van deze kennismaking werden vele contra-beleefdheden aan ons bewezen.

Den 24sten Juli had ik het genoegen den vice-consul en eenige officieren aan mijne tafel te zien.

3°. Het schip.

Het schip voldoet voor de oefening van adelborsten en jeugdige schepelingen.

4°. De oefeningen.

De oefeningen hadden geregeld plaats.

Door de adelborsten werd schijfgeschoten met de kanons van 7.5 c.M. en met de kanons van 3.7 c.M. oefening uit de kanons van 15 c.M.

De behaalde trefferprocenten waren respectievelijk 50 en 65.

Zoowel voor de officieren, als voor de adelborsten is het bevaren van de fjorden eene buitengewoon goede oefening; zij leeren vlug kaart lezen, zich snel orienteeren en zij worden geoefend om den roerganger kalm en zonder dralen orders te geven, wanneer het schip op zeer korten afstand langs een steilen oever vaart.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand der bemanning was over het algemeen zeer goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Gedurende het verblijf op Odde, Fjaerland en Bergen werd een wandeltocht ondernomen van des voormiddags 6 uur tot pl.m. 12 uur, die, dank zij het op die dagen mooie weer, zeer in den smaak viel. Vooral het bezoek aan de gletschers, op beide eerstgenoemde plaatsen, bood den schepelingen een niet alledaagsch schouwspel.

8°. Evertsen.

Commandant: de Kapitein ter zee H. A. Schoonhoven. Oefeningstocht in den Noord-Atlantischen Oceaan.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Mr. *Evertsen* verliet Zaterdag den 30sten Juli v.m. 7 u. 30 m. de haven van het Nieuwediep en stoomde, na ter reede de bij het ontmeeren gebruikte sloepen te hebben geheschen, door het Schulpengat naar zee. De uiterton werd te 9 u. V.M. gepasseerd.

Het schip was voorzien van 265 ton Cardiff-kolen, van victualie voor 8 weken, waaronder 2 weken zeeschafting, en had het waterruim gevuld. Het was mooi weer, geen zee, wind Z.Z.O.

Met 95 omwentelingen werd koers gezet naar het lichtschip Haaks, hiermede eenige seinen gewisseld en vandaar te 10 u. koers bepaald op N. 17 O. mg.

Door gebruik van submarine sentry en Thomson lood, tevens ter oefening, werd de plaats van het schip voortdurend gecontroleerd.

Zondag den 31sten Juli, toen het bestek wat Noord en Oost gaf en het weder zich minder gunstig liet aanzien, werd koers veranderd tot N. 29° O. mg. ten einde in stede van bij Udsire, als eerst het voor-

nemen was geweest, bij Ekerö land te maken. Dit laatste kwam mij in geval van minder goed zicht verkieselijk voor, in verband met plaatselijke gesteldheid. Met het oog hierop werd tevens de vaart verminderd tot 65, later tot 75 omwentelingen. Onderwijl werd op den A.M. het weder buïig, met regen en aanschietende zee.

Krijgen te 7 u. 20 m. zicht van Ekerö en zien te 7 u. 40 de lichttoren daarvan in de peiling N. 27° O. Vervolgens werd op peiling van de achtereenvolgens in 't zicht komende lichten op de Noorsche kust koers gezet naar Udsire.

Te 11 u. werd alle lichtenzicht verloren en te 12 u. werd het zoo dik van regen, dat het noodig werd langzaam te stoomen. Te 1 u. dwars van Skudernaes zijnde, werden wij aangepraaid door een loodsboot; bij onderzoek bleek dit een gouvernementsloods van Udsire te zijn, die overgenomen werd en die verder het schip de Bömmelfjord in loodste.

Door Hardangerfjord, Kvindreds, Bundessund, Hisfjord, Sammelenfjord en Söifjord werd naar Odde gestoomd, alwaar te 2 u. in 29 vaam water werd geankerd. Troffen alhier eene divisie van het 1e eskader van de Duitsche Nordseeflotte aan, bestaande uit de schepen *Wittelsbach* en *Wettin;* aan boord van eerstgenoemden bodem woei de vlag van schoutbij-nacht GRAPOW, 2den admiraal van gemeld eskader, welke vlag met 13 schoten werd gesalueerd, waarvoor onmiddellijk werd bedankt.

Verlieten Dinsdag den 2den Augustus 's morgens 7 u. Odde onder een dikken mist, die zeer langzaam varen noodig maakte. Stuurden op loodsmansaanwijzing door bovengenoemde fjorden naar Lervig, waar te 4 u. A.M. in 20 vaam water werd geankerd. Het zicht werd na 8 u. iets beter, zoodat halve kracht kon gestoomd worden, en na 9 u. goed. Op den A.M. begon het weer te regenen, waardoor het zicht van land zeer bemoeilijkt werd.

De verjaardag van H. M. de Koningin-Moeder werd op de voorgeschenen wijze gevierd.

Te Lervig kwam te 5 u. ten anker de Noorsche kleine kruiser *Frithjof* om schietoefeningen te houden.

Woensdag den 3den Augustus 's morgens 5 u. werd Lervig verlaten en door Langenuen, Leröosen, Vattleström en Byfjord naar de reede van Bergen gestoomd, waar te 10 u. het anker viel in 16¾ vaam water.

Den 8sten Augustus V.M. 9 uur werd Bergen verlaten. Het weer was fraai, wind O., flauwe koelte. Door Byfjord. Hieltefjord en Feiefjord werd op loodsmansaanwijzing naar de Sognefjord gestoomd, die te ongeveer 1 u. 30 m. ingevaren werd. Door de Sognefjord stoomende, werd te 7 u. 15 m. Balholm bereikt, waar geankerd werd in de peiling landhoek aanlegplaats N. 157° O., landhoek daartegenover N. 112½° O. mg. in 7 vaam water.

Te Balholm werd vertoefd tot den 10den Augustus V.M. 7 uur, toen

net anker werd gelicht en door Sognefjord en Naeröfjord naar Gudvangen werd gestoomd, dat te 10 u. 45 m. werd bereikt. Alhier werd geankerd in 27 vaam water en verbleven tot den 12den Augustus, 's voormiddags 7 uur. Alstoen werd het anker wederom gelicht en door Naeröfjord, Sognefjord, Sogne, Söen en Feiefjord naar Helisö gestoomd, alwaar te 6 u. 45 m. de loods werd afgezet.

Op peiling van de lichten en merken werd van hier langs den wal van Noorwegen naar Lindesnaes gevaren, vanwaar Zaterdag den 13den Augustus 's avonds 8 uur koers werd gezet naar het Skagen-lichtschip. Op de D.W. van Zondag den 14den Augustus werd de Deensche kust verkend tusschen Hirtshals en Skagen. Waren te 8 uur V.M. bij Skagen-lichtschip, vanwaar langs de lichtschepen door het Kattegat naar de Sond werd gestoomd. 's Avonds 8 uur werd Kullen gepasseerd en op lichtenzicht doorgevaren tot bezuiden Elseneur, waar te 11 uur werd geankerd, even bezuiden de op de kaart (2115) aangegeven ankerplaats, ten einde van daar uit Maandagmorgen op een bekwamen tijd Kopenhagen te bereiken. 's Morgens pl.m. 7 uur presenteerde zich een loods, door het loodsbestuur voor Hr. Ms. *Evertsen* naar het lichtschip Lappegrund gezonden. Ofschoon mijne bedoeling was geweest eerst ter reede Kopenhagen een havenloods te nemen, achtte ik het beleefdheidshalve beter hem nu maar aan boord te nemen.

Op zijne aanwijzing werd naar Kopenhagen gestoomd, alwaar te 10 u. in de buitenhaven (Ydrehavn), na ter reede het Deensche gouvernement gesalueerd te hebben, welke saluut dadelijk werd beantwoord, op een boei werd gemeerd. Bij het binnenstoomen der haven passeerden wij den Deenschen 3e klasse kruiser *Hecla*, welke naar buiten stoomde. In de haven werd slechts aangetroffen het Koninklijk jacht *Danebrog*.

Het weer was sedert aankomst te Bergen bijna aanhoudend zeer fraai geweest, met veranderlijke wind en bewolking, den eersten dag te Bergen wat regen, evenzoo den nacht in het Skagerrak.

De haven van Kopenhagen werd den 17den Augustus 's morgens te 7 u op loodsmansaanwijzing verlaten; het was goed weer, stijve M.K., N.W. wind, wolk drijvend.

Nadat de loods even bezuiden Elseneur was afgegeven, werd met 150 slagen de Sond uitgestoomd, van deze reis gebruik makend tot het doen der halfjaarlijksche stoomproef voorgeschreven bij artikel 42 (2) Instructie C.O.

Te 12 u. 20 m. werd verminderd tot 130 omwentelingen en te 2 u. 20 m. tot 115, waarmede langs de lichtschepen door het Kattegat naar Skager lichtschip werd gestoomd, wat te 8 u. 's avonds bereikt werd. Van hier werd op peiling der lichten langs de N.kust van Jutland gevaren en Donderdag den 18den 's morgens 4 u. 30 m. koers gezet naar 't lichtschip Hornrif.

De wind was op den A.M. van den 17den afgenomen tot B.K. en gekrompen tot W., de bewolking toegenomen met af en toe regen.

Het lichtschip Hornrif werd op den middag van den 18den verkend en van hieruit koers gezet naar Terschellingerbank, wat op de D.W. van den 19den werd verkend, en koers vervolgd naar de Haaks.

Te 9 u. bij het lichtschip Haaks zijnde, werd na het wisselen van seinen hiermede koers gezet naar 't Schulpengat, dit ingestoomd en te 11 u. 15 m. ter reede Texel geankerd.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. Omtrent de bezochte plaatsen valt, na het daaromtrent in de vorige rapporten medegedeelde, niets bijzonders te vermelden, dan dat Balholmen de eenige werkelijk goede ankerplaats voor groote schepen in Sognefjord is.

Gudvangen is door de weinige ruimte, die de ankerplaats aanbiedt, als zoodanig minder aanbevelenswaardig.

De zeilaanwijzingen en kaarten gaven zeer voldoende aanwijzing omtrent de navigatie.

Ter reede Lervig staat meer water dan het detailkaartje aangeeft. Daar toch (Adm. chart. 2304) is 16 vaam de grootste diepte, terwijl in de lijn kerk-havenlicht, halverwege tusschen beide in, meer dan 20 vaam staat.

De volgende bakens werden aangetroffen, welke niet in de kaarten genoteerd staan:

Op NO punt van Glanöer (ingang Sognefjord) een steenen baak.

Op de klip Högholm, uitgang Feiefjord, staat een ijzeren stang met bord.

Op den heuvel Feiebjörnen, op het eiland Feie, staat een kenbare steenen uitkijktoren.

Wat de navigatie in de fjorden aangaat, is mijne ondervinding evenals die van den commandeerenden officier van Hr. Ms. *Piet Hein* (jaarboek 1907—'08 blz. 94) dat deze bij goed zicht niet moeilijk is. Maar waar veel regen en mist herhaaldelijk en plotseling voorkomen, wil het mij toeschijnen dat men wèl doet een loods aan boord te nemen. De ankerplaatsen toch zijn schaars en veelal niet op het lood aan te doen. Bij slecht zicht is groote plaatselijke bekendheid derhalve bepaald noodig.

Mijne meening dienaangaande werd nog versterkt door een onderhoud, dat ik na mijn reis in de Hardangerfjord met den havenmeester te Bergen, zelf oud-zeeman, had. Deze deelde mij als zijne meening mede, dat navigatie in de fjorden bij slecht zicht alleen met zeer groote plaatselijke bekendheid mogelijk is, en dat de Duitsche en zelfs de Noorsche oorlogsschepen zich steeds in de fjorden van loodsen bedienen.

b. Balholmen biedt bijzonder goede gelegenheid tot het houden van oefeningen met sloepen en wandeltochten. Voor dit laatste doel komt Gudvangen ook zeer in aanmerking.

c. De te Bergen en Kopenhagen aangekochte levensmiddelen waren van goede kwaliteit. Te Bergen werden nog aangekocht: 130,2 ton steenkool à 25/9 per ton, 27,8 ton voedingwater à 2 kronen per ton.

d. Met de Duitsche divisie, te Odde aangetroffen, werden de gebruikelijke plichtplegingen gevolgd; het wisselen van bezoeken tusschen den commandant van de *Wettin* en mijzelf werd, met het oog op den korten duur van ons verblijf, beperkt tot het wisselen van kaartjes.

Te Lervig, wat een plaatsje van eenige beteekenis is, kwam het mij gepast voor kennis van aankomst te geven aan het plaatselijk bestuur, temeer daar ik aldaar liet passagieren. Tevens gaf ik dat bestuur kennis van de reden waarom vlaggen van top woeien.

Met den aldaar aangekomen kleinen kruiser *Frithjof* werden de gebruikelijke plichtplegingen gewisseld, met dien verstande, dat het wisselen van bezoeken der wederzijdsche commandanten werd beperkt tot wisselen van kaartjes. *Frithjof* nam door hijschen van topvlaggen deel aan onze feestviering, waarvan door den officier van piket kennis was gegeven en waarvoor werd bedankt.

Te Bergen ontving ik bezoek van den vice-concul der Nederlanden den heer Otto C. Konow, die bij vertrek van boord het verschuldigde saluut kreeg. Na mijn contrabezoek bij ZijnWelEdelGestrenge vergezelde deze mij op mijne bezoeken bij den generaal-majoor Nissen, commandant van Bergen, den stifts-amtman, den kapitein ter zee, commandant der marine, den chef der politie en den havenmeester.

De bezoeken werden gereciproceerd, behalve door den gouverneur, die afwezig was en een kaartje liet brengen. Ook werden de gebruikelijke plichtplegingen gewisseld met den Belgischen politiekruiser *Ville d'Anvers* en den Noorschen torpedobootjager *Drang*.

De heer Konow noodigde mij 5 Augustus met zeven officieren op een diner ten zijnen huize.

Den 6den had ik de eer den Nederlandschen vice-consul bij mij aan tafel te ontvangen; tot mijn leedwezen was ZijnWelEdelGestrenge's echtgenoote, wegens ongesteldheid van een hunner kinderen, verhinderd eveneens mijne gast te zijn, doch had ik het bijzondere voorrecht den vice-consul der Nederlanden uit Flekkefjord, den heer C. O. Axelsen, en zijne echtgenoote, die te Bergen vertoefden, mede als gasten te hebben.

Te Kopenhagen werd Hr. Ms. *Evertsen* welkom geheeten namens den commandant van het marine-arsenaal en den commandeerenden officier van het Koninklijk jacht *Danebrog*, voor welke beleefdheden werd bedankt. Eerstgenoemde zond mij tevens een sloep tot assistentie bij het meeren op de boei, waarvan echter geen gebruik gemaakt werd, daar

deze iets te laat was, en een eigen sloep het werk reeds had verricht. Met beide hoofdofficieren werden door mij bezoeken gewisseld. De commandant van het arsenaal, kapitein ter zee HAMMER, nam deze functie waar voor den zich met verlof bevindende schout-bij-nacht ZACHARIAE, en voerde als zoodanig bij zijn contrabezoek aan boord een gespleten breeden wimpel, welke bij vertrek van boord gesalueerd werd.

Na mijn bezoek bij den consul-generaal der Nederlanden, den heer RIETBERGEN, had deze de beleefdheid mij te vergezellen op mijne bezoeken bij den minister van Defensie BERNTSEN, den vice-admiraal WANDEL, chef der Deensche Marine, kapitein ter zee GORDE, directeur van het ministerie van Marine, luitenant-generaal GÖRTZ, commandant-generaal in het 1ste generaal kommando-district, en den kolonel SÖNDERÖNE, garnizoens-commandant van Kopenhagen, terwijl ik mijn kaartje afgaf aan het departement van Buitenlandsche Zaken.

Behalve den minister van Defensie en den garnizoens-commandant, ontmoette ik genoemde autoriteiten persoonlijk en had het bijzondere voorrecht den vice-admiraal WANDEL met de viering van diens 67ste geboortedag te mogen gelukwenschen. Deze vlagofficier bracht den volgenden dag persoonlijk een contrabezoek, waarbij het verschuldigde saluut werd gegeven.

De minister van Defensie en de directeur van het ministerie van Marine lieten een kaartje terugbrengen door den hoofdofficier, adjudant van eerstgenoemde, eveneens liet de generaal GÖRTZ door een officier een kaartje zenden, terwijl de garnizoens-commandant ook ditmaal volgens zijne gewoonte, naar mij de consul-generaal mededeelde, een kaartje over de post zond.

Voorts noodigde de vice-admiraal WANDEL mij met zeven officieren Dinsdag den 16den Augustus op een lunch in het gebouw der jachtclub. Tot de mede aanzittenden behoorde ook de consul-generaal der Nederlanden.

Wegens het korte verblijf van Hr. Ms. *Evertsen* kon de consul-generaal geen gevolg geven aan ZijnHoogEdelGestrenge's plan mij met eenige officieren Woensdag den 17den aan tafel te zien, terwijl ik om diezelfde reden van eenige contrabeleefdheid moest afzien.

Van den kapitein ter zee HAMMER had ik vernomen, dat het kanon, bedoeld in de ministerieele resolutie van den 10den Juni 1910, n°. 52, op de marinewerf gereed lag om aan mij te worden afgegeven. ZijnHoogEdelGestrenge had de beleefdheid mij aan te bieden dit door een lichter met kraan aan boord te laten brengen. Van den consul-generaal hoorde ik, dat de kapitein der artillerie J. F. STÖCKEL, conservator van de historische wapenverzameling, plan had aan boord te komen ten einde eene beschrijving van het bewuste kanon te brengen. Een en ander had plaats op den A.M. van den 16den Augustus.

Eindelijk maakten nog hunne opwachting bij mij de te Kopenhagen met verlof vertoevende kapitein der artillerie J. VAN GASTEL en de 1ste luitenant der artillerie A. H. DRIJFHOUT VAN HOOFF.

Door den consul-generaal te Kopenhagen werd mij den 21sten Augustus nagezonden het naamkaartje van Graaf AHLEFELDT LAARVIG, minister van Buitenlandsche Zaken te Kopenhagen, dat Zijne Excellentie voor mij aan het consulaat-generaal der Nederlanden aldaar had laten afgeven.

3°. Het schip.

Nihil.

4°. Oefeningen.

De oefeningen hadden geregeld plaats.

5°. De gezondheidstoestand.

Gezondheidstoestand gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Het varen in de aan natuurschoon zoo rijke fjorden is voor alle opvarenden een bron van waar genot. Voortdurend waren, wanneer de gelegenheid zulks maar toeliet, zeer veel belangstellende toeschouwers aan dek.

Ook de wandel- en klimtochten, o. a. naar de Suphellerbröen en naar Stalheim, vielen zeer in den smaak. De tocht naar eerstgenoemden gletscher werd gemaakt van uit Balholm. De stoomsloep met sloep op sleeper voer van daar de Fjaerlandfjord in; te Mundal werd geland en van daaruit de wandeling gemaakt.

Materieel en Rijkswerven.

Bij de begrootingswet voor 1910 werden de fondsen aangewezen tot beëindiging van den bouw van het pantserschip *De Zeven Provinciën*, de beide torpedobootjagers, welke den naam *Wolf* en *Fret* ontvingen, en de onderzeeboot N°. *II*, welke laatste drie vaartuigen bij de begrootingswet voor 1909 werden toegestaan; voorts tot het in aanbouw brengen van een derde onderzeeboot, een tweede tweetal torpedobootjagers en twee mijnenleggers.

Voor 1911 zijn de fondsen aangevraagd tot beëindiging van den bouw van bovengenoemde onderzeeboot, torpedojagers en mijnenleggers, tot het in aanbouw brengen van nog twee onderzeebooten en vier torpedobootjagers, benevens drie pantserbooten, en tot het inrichten van een bestaand vaartuig tot depôtschip voor onderzeebooten.

's Rijks-werf te Amsterdam.

Vak van Scheepsbouw.

Ten einde het pantserschip *De Zeven Provinciën* op den daarvoor vastgestelden datum voor het proefstoomen gereed te doen zijn, werd de bouw van dit schip met kracht voortgezet.

De barbette-pantseringen werden aan boord opgesteld, evenals de commandotoren; de beschieting werd afgemaakt; de houten dekken werden gelegd, de masten geplaatst, de verschillende leidingen gelegd, de electrische licht-, kracht- en afvuurleidingen aangebracht, het geschut aan boord geplaatst en het schip verder in orde gemaakt en geheel afgeschilderd.

Inmiddels werden door den machinefabrikant de werktuigen en ketels gereed opgeleverd, zoodat aan het einde van dit tijdvak het schip voor de indienststelling gereed was.

Verdere reparaties aan het pantserdekschip *Zeeland* en werkzaamheden, verband houdende met wijzigingen in de beschieting, werden uitgevoerd. Eene hut voor draadlooze telegrafie werd op het brugdek aangebracht en op het tusschendek eene tweede ijsmachine, afkomstig van het pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden*, bijgeplaatst.

Door de Koninklijke Maatschappij „De Schelde" werden de reparaties aan machines en ketels beëindigd, welke daarna door werfpersoneel in conservatie werden gebracht. Behoudens het schilderwerk en het leggen der electrische geleidingen, waren op den 1sten October nagenoeg alle herstellingen en wijzigingen aan dit schip afgeloopen.

Van het pantserschip *Kortenaer* werden de stalen beschieting op het tusschendek afgetimmerd en de verschillende waterleidingen, luchtleidingen en electrische licht- en krachtleidingen opnieuw gelegd. Eene brug voor het zoeklicht werd op het tentdek gemaakt, de ondersteuning der kanons van 15 cM. n°. 1 gewijzigd voor de thans op dit schip opgestelde kanons van 15 cM. n°. 2 en alle hiermede verband houdende wijzigingen in liften, indeeling der munitiebergplaatsen, enz. uitgevoerd.

Ook verschillende wijzigingen van minderen omvang en herstellingen werden aan dezen bodem verricht en het schip binnen en buiten geheel afgeschilderd, zoodat het bijna geheel voor den dienst gereed kwam.

Bij Ministerieele beschikking van den 31sten Maart 1910, D, n°. 84, werd de bouw opgedragen van een tweetal mijnenleggers, waarmede aan het einde van het tijdvak met kracht werd begonnen.

In het begin der maand Maart werd het pantserdekschip

Koningin Wilhelmina der Nederlanden, uit Indië teruggekeerd, op deze werf uit dienst gesteld en ingevolge ministerieele beschikking d.d. 9 April 1910, D, n°. 72, ontdaan van de vele nog voor den dienst te benutten onderdeelen en werktuigen, waaronder een belangrijk deel der hulpwerktuigen en de hulpketel, en verder voor den verkoop in gereedheid gebracht.

De uit de sterkte afgevoerde monitor *Heiligerlee* werd verkocht.

Op de torpedobooten *G* 1, *G* 2 en *G* 3 werden privaten en kombuiskasten op het dek gemaakt, de eerstgenoemde boot gedeeltelijk en de beide laatstgenoemde in alle verblijven van stoomverwarming voorzien en de wanden bekleed met kurksteen.

De kanonneerboot *Tyr* en de torpedoboot *Jasper Leijnsen* ondergingen belangrijke herstellingen aan machines en ketels.

Ingevolge ministerieele beschikking van den 10den December 1909, S/B/D, n°. 58, werden de hier aanwezige kanonneerbooten *Tyr* en *Freyr* en de torpedobooten *Ardjoeno*, *Batok*, *G* 1, *G* 2, *G* 3, *Jan Haring* en *Jasper Leijnsen* overgevoerd naar de Directie te Willemsoord, zoodat op het eind van het tijdvak geene torpedobooten en kanonneerbooten in deze Directie in conservatie waren.

Ingevolge ministerieele apostille d.d. 7 Maart 1910, B/S, No. 5, werd de achterwielsloep No. 71 overgevoerd naar de Directie te Willemsoord om te worden toegevoegd aan Hr. Ms. *Van Speyk*.

Voorts werd bij ministerieele beschikking van den 30sten November 1909, D, No. 58, opgedragen de verbouwing van de kanonneerboot *Balder* tot mijnenlegger. Nadat deze verbouwing en diverse herstellingen, zoowel aan den romp als aan werktuigen en ketels, waren verricht, werd dit schip op den 3den Mei 1910 weder in dienst gesteld.

De bouw van 3 stuks kolenvaartuigen werd opgedragen

bij ministerieele beschikking d.d. 9 Juli 1910, D, No. 58.

Na geheel voor den dienst te zijn gereed gemaakt, werden twee dezer vaartuigen overgebracht naar Willemsoord, het derde naar Hellevoetsluis.

Het 8ste stoomloodsvaartuig werd den 30sten December 1909 te water gelaten; de ketels en machines werden aan boord geplaatst en het schip, na te zijn afgetimmerd en geschilderd, werd den 29sten Juni van dit jaar aan het Loodswezen overgegeven.

Van een 9de stoomloodsvaartuig werd bij ministerieele beschikking d.d. 11 Maart 1910, D, No. 42, de bouw opgedragen.

Van dit schip kwam de stalen romp voor een groot deel gereed.

Voor de Directie te Willemsoord werd een teakhouten motorboot vervaardigd en voorzien van een 40 P.K. Kromhout-motor. Deze boot was op den 1sten October 1910 nagenoeg gereed om naar hare bestemming te worden overgevoerd.

Voorts werd voor het Loodswezen het vaartuig *Schelde* tweemaal en het 6e stoomloodsvaartuig eenmaal gedokt en de daarbij noodig gebleken werkzaamheden en kleine herstellingen verricht, terwijl meer belangrijke reparaties aan de werktuigen van laatstgenoemd vaartuig werden uitgevoerd.

De overige verrichtingen bestonden uit de jaarlijks terugkeerende werkzaamheden, als: het gereedmaken voor de ingebruikname van de ontwapende torpedoboot *XVI*, het verrichten van diverse voorzieningen aan in dienst zijnde schepen, werkzaamheden ten behoeve van den torpedodienst en de inrichtingen behoorende tot de actieve zeemacht, de conservatie en reglementaire dokkingen van de schepen in reserve, den aanmaak en de herstelling van magazijns-, torpedo- en artilleriegoederen, het verrichten van voorzieningen aan werf-inrichtingen, gebouwen, gereedschappen en werkvaartuigen, het verleenen van assistentie bij keuringen en den aanmaak van goederen voor het Departement van Koloniën.

Vak van Uitrusting.

Voor Hr. Ms. pantserschip *De Zeven Provinciën* werden tuigdeelen en zeildoeksche voorwerpen aangemaakt. Geassisteerd werd bij den proeftocht. Inventarisgoederen werden verzameld.

Voor Hr. Ms. pantserdekschip *Zeeland* werden tuig en aanverwante artikelen gerepareerd. Assistentie werd verleend bij den proeftocht. Inventarisgoederen werden nagezien en in orde gebracht.

Van Hr. Ms. pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* werd het tuig afgenomen en gesloopt. Inventarisgoederen werden nagezien en voor zooverre bruikbaar in den magazijnsvoorraad gestort.

Voor Hr. Ms. pantserschip *Kortenaer* werden inventarisgoederen, voor zoover bij dien bodem aanwezig, onderhouden.

Voor Hr. Ms. kanonneerboot *Balder*, ingericht tot mijnenlegger, werd het tuig vernieuwd en werden eenige inventarisgoederen verstrekt.

Voor Hr. Ms. schoener *Dolfijn* werd het tuig gerepareerd en werden eenige inventarisgoederen verstrekt.

Voor Hr. Ms. torpedobootjagers *Wolf* en *Fret* werden eenige tuigdeelen aangemaakt en inventarisgoederen verzameld.

Voor het lichtschip *Suriname-rivier* werden eenige tuigdeelen aangemaakt en inventarisgoederen verzameld.

Voor het stoomloodsvaartuig No. 8, behoorende tot het 4de en 5de loodsdistrict, werden tuig en aanverwante artikelen aangemaakt en de inventarisgoederen verzameld en afgegeven.

Voor het stoomloodsvaartuig No. 9, eveneens behoorende tot het 4de en 5de loodsdistrict, werd een begin gemaakt met verzamelen van inventarisgoederen.

Voor het lichtschip No. 7, behoorende tot het 6de loodsdistrict, werd een begin gemaakt met verzamelen van inventarisgoederen.

Voor de kolenvaartuigen werd het tuig aangemaakt; No. 1 den 5den September 1910 overgevoerd naar Hellevoetsluis en No. 2 en 3 den 27sten d.a.v. naar Willemsoord.

Voor de motorboot *A* werd een tuigje aangemaakt.

De kanonneerboot *Freyr* en de torpedobooten *Ardjoeno*, *Batok* en *Jan Haring* werden den 16den December 1909 naar Willemsoord overgevoerd; de torpedobooten *G* 1, *G* 2, *G* 3 en *Jasper Leijnsen* den 28sten Februari 1910 en de kanonneerboot *Tyr* den 3den Mei 1910.

Voor een vlot tot gierschijf werd het tuig aangemaakt en werden kabelarings aangebracht.

Tuig en inventarisgoederen der in reserve aanwezige schepen werden onderhouden.

Aan aanvragen van de verschillende loodsdistricten, alsmede die der diverse opleidingen, werd voldaan.

Verschillende werkzaamheden voor aanschaffing en uitzending van goederen ten behoeve van Hr. Ms. schepen in het buitenland en in de koloniën werden uitgevoerd.

Artillerie.

De voornaamste artillerie-werkzaamheden hebben bestaan in:

1°. Van het personeel op 's Rijks werf:

Het onderhouden en in orde brengen van den inventaris van Hr. Ms. pantserschip *De Zeven Provinciën* en Hr. Ms. pantserdekschip *Zeeland*, gedeeltelijk van Hr. Ms. pantserschip *Kortenaer* en van de schepen en vaartuigen in de 1ste klasse der reserve, alsmede van het materieel, behoorende tot den magazijnsvoorraad, voor zoover dat is geborgen in de artillerie-werkplaats en geschutloods.

Het bewapenen van Hr. Ms. pantserschip *De Zeven*

Provinciën, het gedeeltelijk bewapenen van Hr. Ms. pantserschip *Kortenaer* en het in orde brengen en onderhouden der munitieliften dezer bodems en van die van Hr. Ms. pantserdekschip *Zeeland*.

Het keuren en in orde brengen van nieuw artilleriematerieel, geleverd ten behoeve van Hr. Ms. pantserschip *De Zeven Provinciën*, alsmede het keuren van nieuw aangemaakt of geleverd artillerie-materieel ten behoeve van den magazijnsvoorraad en van Hr. Ms. schepen en vaartuigen.

Het herstellen van artillerie-materieel, behoorende tot den magazijnsvoorraad en de in dienst zijnde schepen.

Het peilen en persen van teruggevonden verschoten granaten en het sloopen van afgekeurde verschoten of afgevoerde granaten.

Het afhalen, lossen en uitpakken van aangevoerd artillerie-materieel.

Het inpakken en verzenden van artillerie-materieel.

Het lossen en laden van buskruit.

Het keuren, gereedmaken en verzenden naar Oost- en West-Indië van artillerie-materieel, alsook van verschillende partijen buskruit en artillerie-materieel ten behoeve van het Departement van Koloniën aangeschaft, aangemaakt of betrokken uit den magazijnsvoorraad.

2°. Van het personeel in polder VIII:

De munitie der schepen in reserve werd nagezien en onderhouden.

De munitie van Hr. Ms. *Gelderland* werd gedeeltelijk in orde gemaakt.

Nieuw aangeschaft materieel voor den magazijnsvoorraad hier te lande en in Nederlandsch-Indië werd gekeurd en verpakt.

Gereedgemaakt werd de munitie voor Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*.

Voor het pantserdekschip in West-Indië werd de benoodigde munitie aangemaakt en verpakt.

Voor den magazijnsvoorraad in Nederlandsch-Indië werden de benoodigde zakken tot hulzen en tot patronen, kardoesen springladingzakjes vervaardigd.

De munitie van Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* werd nagezien en gedeeltelijk gesloopt.

Draagbare wapenen.

De voornaamste werkzaamheden bij den dienst der draagbare wapenen hebben bestaan in:

Geweerwinkel. In het afgeloopen tijdvak werd de vervaardiging der geweren tot kamerschietoefeningen beëindigd en werd voortgegaan met de transformatie van geweren kl. kal. in geweren, scherm van verlicht model.

Wegens het verkrijgen van slechte schiet-uitkomsten moesten 345 geweren van nieuwe loopen worden voorzien, terwijl bij slechts een 10-tal door gedeeltelijk uitfreezen van den loop aan de monding weer normale schietbeelden konden worden verkregen.

Een dezer ter buitengewone herstelling opgezonden geweren vertoonde eene uitzetting van den loop, beginnende op 2 cM. en eindigende op 4,5 cM. van de monding, welke uitzetting op 3 cM. van de monding 0,4 mM. bedroeg, terwijl een tweede geweer eene dergelijke uitzetting vertoonde, waarbij tegelijk de om den loop gesoldeerde ring van de nok tot vizierkorrel gescheurd was.

Overigens leverden de herstellingen aan draagbare wapenen geene bijzonderheden op.

Arsenaal. Het onderhoud van de draagbare wapenen, het ledergoed, enz., in het arsenaal opgelegd, had volgens de voorschriften plaats.

De periodieke opzendingen geschiedden in het daarvoor aangewezen tijdvak.

De herstellingen van ledergoed en schermmaterieel der in dienst zijnde schepen, enz. werden geregeld uitgevoerd.

Wegens invoering van uitrustingstukken van geweven stof, bepaalde de aanmaak van nieuw ledergoed zich tot het strikt noodige.

Inschietbaan. De wegens het verkrijgen van slechte schietuitkomsten opgezonden geweren, geweren tot kamerschietoefeningen en revolvers, alsmede de nieuw aangemaakte geweren tot kamerschietoefeningen werden ingeschoten.

Evenzoo werd gehandeld met de schietwapenen der buitendienst gestelde schepen, die geruimen tijd achtereen in dienst waren gebleven en met die, welke in aanmerking kwamen voor storting in den magazijnsvoorraad.

De nieuw aangemaakte munitie voor geweren en de aangeschafte munitie voor geweer tot kamerschietoefeningen werd gekeurd.

's Rijks-Werf te Willemsoord.

Vak van Scheepsbouw.

Tot de gewone werkzaamheden, in dit tijdvak verricht, behooren het voldoen aan aanvragen van de in dienst zijnde schepen, het verrichten van werkzaamheden aan vaartuigen van het Loodswezen, het gereedmaken van bodems, als de *Ever*, *Gier*, *Das*, *Hefring* en *Wodan*, welke een grooter of kleiner gedeelte van het jaar in dienst zijn, en het herstellen van magazijnsgoederen, benevens het conserveeren der reserveschepen.

Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik* werd voorzien van eene tweede ijsmachine en een station met inrichting voor draadlooze telegrafie, en vertrok, na voor de zeereis te zijn gereed gemaakt, spoedig na de indienststelling naar Oost-Indië.

Evenzoo Hr. Ms. pantserdekschip *Holland*.

Hr. Ms. pantserschip *Tromp* werd spoedig na buitendienststelling in herstelling genomen voor schip en machines, door de Koninklijke Maatschappij „De Schelde". Ook op dien bodem werd eene tweede ijsmachine aangebracht. Het schip bleef daarvoor op 's Rijks-werf te Willemsoord. De proeftocht werd met goed gevolg gehouden en het schip wordt gereed gemaakt voor indienststelling.

Hr. Ms. pantserdekschip *Gelderland* wordt in dienstconservatie hersteld. Door de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord" worden reparatiën aan de lens- en andere leidingen in het schip en enkele machinevoorzieningen verricht.

Hr. Ms. torpedotransportvaartuig *Mercuur* werd opgenomen in het drijvend dok, geheel uitgebroken, van eene nieuwe buitenhuid en een nieuw dek voorzien, en weder voor den dienst gereedgemaakt.

Van de torpedobooten type *Ophir* werden de kombuis en de privaten der onderofficieren en bemanning aan dek, in daarvoor gemaakte *wegneembare* omkastingen, geplaatst, terwijl een *derde* watertank van 250 liter in het onderofficierslogies werd aangebracht. Ook werd stoomverwarming in de verblijven aangebracht en werden de wanden dier verblijven bekleed met kurksteen, waarna ze opnieuw geheel geschilderd werden.

Op Hr. Ms. torpedobooten *Ophir*, *Pangrango* en *Rindjani* werden de commandobruggen, welke in de Directie te Hellevoetsluis vervaardigd waren, geplaatst; de opstelling der torpedokanons en de torens werden daarbij gewijzigd en tevens groote gedeelten dek boven het onderofficierslogies vernieuwd.

Van Hr. Ms. politiekruiser *Zeehond* werd de ventilatie op de stookplaats veranderd.

Hr. Ms. onderzeeboot *I* kreeg een nieuw stel grootoppervlakplaten uit de fabriek te Hagen voor de accumula-

toren-batterij. De batterij voldeed bij de oplevering ten volle.

Aan boord van Hr. Ms. torpedoinstructieschip *Koningin Emma der Nederlanden* werd eene accumulatoren-batterij opgesteld, welke alreeds werd beproefd en voorloopig goed voldoet.

Aan boord van Hr. Ms. instructieschip *Atjeh* werden de oude kruitkamer en het granaathok ingericht voor het bergen van de ladingbussen der verspermijnen.

Ook werd eene bergplaats der Magazijnen op 's Rijks-werf ingericht voor bewaring van de mijnen zelve.

Het oude torpedoinstructieschip *Marnix* werd verkocht.

Verdere werkzaamheden bestonden in herstellingen aan meerdere torpedobooten, eene groote herstelling van de schipdeur van het herstelde droogdok, onderhoud van het etablissement, van de gereedschappen, enz.

Vak van Uitrusting.

Hr. Ms. pantserdekschip *Friesland* vertrok den 23sten October 1909, tot het doen van eene oefeningsreis met de adelborsten, en kwam den 22sten December 1909 weder binnen; van den 16den April tot den 30sten Juni 1910 werd eene dergelijke reis gemaakt, waarna dit schip verder bleef deelnemen aan de oefeningen en manoeuvres.

Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* werd den 26sten October 1909 in dienst gesteld en vertrok den 20sten November d.a.v. naar Oost-Indië.

Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik* werd den 1sten November 1909 in dienst gesteld en vertrok den 23sten November naar Oost-Indië.

Hr. Ms. pantserschepen *Jacob van Heemskerck*, *Evertsen* en *Piet Hein* bleven het geheele jaar in dienst.

Hr. Ms. pantserschip *Tromp* kwam den 16den Februari 1910 terug uit Oost-Indië en werd den 5den Maart d.a.v.

buiten dienst gesteld en gereed gemaakt om in het najaar naar Oost-Indië te worden uitgezonden.

Hr. Ms. pantserdekschip *Gelderland* bleef in dienst opgelegd, met verminderde bemanning.

Hr. Ms. *Zeehond* bleef in dienst.

Kanonneerbooten en torpedobooten werden op verschillende data in- en buiten dienst gesteld.

Hr. Ms. kanonneerboot *Balder* werd met den inventaris naar Amsterdam overgevoerd, ten einde aldaar als mijnenlegger te worden ingericht.

Hr. Ms. logementschip *Neptunus* werd den 26sten October 1909 in dienst opgelegd op 's Rijks werf en kwam den 18den Februari 1910 weder in dienst voor de zeemilitie.

Hr. Ms. kanonneerboot *Das*, welke tot dusverre dienst had gedaan te Rotterdam voor de Marine-reserve, werd den 16den November 1909 buiten dienst gesteld en gereed gemaakt ten dienste der adelborsten van het Koninklijk Instituut voor de Marine.

Voor deze schepen werd voorzien in de verschillende uitrustingsgoederen; verschillende werkzaamheden tot voorziening en herstelling van het tuig werden uitgevoerd.

Verder werd voorzien in de uitrusting van de tot deze Directie behoorende schepen.

Geassisteerd werd bij proeftochten van buiten dienst zijnde schepen.

Tuig en inventarisgoederen der schepen in reserve werden onderhouden.

De noodige goederen voor den magazijnsvoorraad werden aangemaakt. Ook werden op de Zeilmakerij verschillende artikelen aangemaakt voor andere Directiën.

Voor diensten, vallende buiten art. 22 der begrooting, als Loodswezen, Koninklijk Instituut voor de Marine, Hospitaal, alsook voor de Departementen van Oorlog, Koloniën en Landbouw, Nijverheid en Handel, werden de

noodige verstrekkingen gedaan en gevraagde werkzaamheden verricht.

Het oude instructieschip *Nautilus* werd uit de Directie te Hellevoetsluis overgevoerd en kwam den 27sten September 1910 alhier aan, om tijdelijk dienst te doen als logementschip voor de bemanning van Hr. Ms. *Bellona*.

Artillerie.

De voornaamste artillerie-werkzaamheden hebben bestaan in:

1°. Van het personeel op 's Rijks werf:

Het onderhouden en in orde brengen van den inventaris der niet in dienst zijnde schepen en vaartuigen en van het materieel, behoorende tot den magazijnsvoorraad, voor zoover dit geborgen is in de geschutloodsen.

Het verschepen naar de Directie te Amsterdam van de kanons van 15 cM. n°. 3, met affutage, van Hr. Ms. *Gelderland*; het opstellen aan boord van dien bodem van de kanons van 15 cM. n°. 1, met affutage, afkomstig van Hr. Ms. *Kortenaer*, en het weder tijdelijk ontschepen van dit materieel, in verband met eene aan te brengen versterking van de fundatie.

Het ontschepen en weder aan boord opstellen van de kanons van 7,5 cM. n°. 3 van Hr. Ms. *Tromp*; ook de schilden der kanons van 12 cM. van Hr. Ms. *Gelderland* werden weder geëmbarkeerd.

Het ontschepen en in de geschutloods bergen van de beide kanons van 7,5 cM. n°. 2 van Hr. Ms. *Bellona*, met hunne wiegaffuiten, welke werden vervangen door twee kanons met wiegaffuiten van Hr. Ms. *Gelderland*.

Het verplaatsen van het oefeningssnellaadkanon van 7,5 cM. en het opstellen van een kanon van 15 cM. oef.-snellaad (gescheiden munitie) in de exercitieloods n°. 2; bij dit kanon werd eene inrichting aangebracht om de uit-

vallende granaten en vulstukken der hulzen op te vangen en den munitie-aanvoer zooveel mogelijk overeen te doen komen met dien in torens van 15 cM.

Het opstellen aan boord van Hr. Ms. *Atjeh* van het kanon van 7,5 cM. n°. 1 uit de exercitieloods n°. 5 en van 4 kanons van 7,5 cM. n°. 1, afkomstig van Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina*, als saluutbatterij aan boord van Hr. M. wachtschip; de kanons van 12 cM. A. van dezen bodem werden verwijderd.

Het wijzigen van den elevatietoestel en den rechterbakstoestel van het kanon van 21 cM. A n°. 1 op m.p.affuit aan boord van Hr. Ms. *Piet Hein*, zoodanig, dat deze toestellen van het bordes af bediend kunnen worden, respectievelijk door richter en bakser, staande achter de linker- en rechterrichtmiddelen.

Het wijzigen van twee stel opzetten van 21 cM. A. n°. 2 ten gebruike bij de kanons van 21 cM. A n°. 1 op m.p.affuit bij vuren met de exercitielading en het geleidelijk wijzigen van de opzetten van 7,5 cM. n°. 1, zoodat 15 verdeelingen rechtsche correctie gegeven kunnen worden, in plaats van 10.

Het wijzigen van de stang van een kanon van 7,5 cM. n°. 2, voorzien van repeteerspanning, door het maken van een aanslag ter begrenzing van de beweging der stang na het afvuren, zoodat het rechtereinde niet meer tegen de nok van de as der repeteerspanning kan aanslaan en breken van stang of nok voorkomen wordt.

Het wijzigen van de schotelvormige stoelen der baksaanwijzers in den achtertoren van 24 cM. van Hr. Ms. *Tromp*, zoodat de bakshoek wordt aangegeven gerekend van het voorschip.

Het afdraaien van den voorsten koperband van granaten, gew., van 3,7 cM. 4/2,3 lg., zoodat deze gebruikt konden worden bij den aanmaak van patronen scherpe van 3,7 cM. exc. 2e model.

Het verlengen van de beschermplaten der wiegaffuiten van de kanons van 7,5 cM. n°. 3 van Hr. Ms. *Heemskerck*, door opklinken van eene mg. plaat, om te voorkomen, dat de rechterschouder van den richter in aanraking kan komen met het inspringende kanon; ook bij het oefeningssnellaadkanon in de exercitieloods werd eene dergelijke beschermplaat aangebracht, om de richting van het inbrengen der patronen te doen overeenkomen met die bij kanons van 7,5 cM. n°. 3.

Het aanbrengen van vaste afvuurinrichtingen voor de kanons van 15 cM. n°. 2 en 12 cM. n°. 1 van Hr. Ms. *Friesland*.

Het aanbrengen van smeerdoppen en oliegroeven onder in de cylindrische gedeelten der zijwanden van de wiegaffuiten der kanons van 5 cM. n°. 2.

Het maken van een ontwerp voor eene wijziging der vaste afvuurinrichting voor kanons van 7,5 en 5 cM. op wiegaffuiten, waarbij het afvuren door een achteruittrekken van het handvat van het bakshandwiel plaats heeft.

Het uitnemen van aanvoerstangen en binnenaanvoerkokers en geheel nazien van het mechanisch gedeelte der munitieliften van Hr. Ms. *Gelderland*.

Het overbrengen van den artillerie-inventaris van buiten dienst zijnde schepen en vaartuigen naar de daarvoor ingerichte voormalige exercitieloods n°. 1.

Het herstellen van artillerie-materieel, behoorende tot den magazijnsvoorraad en van de in en buiten dienst zijnde schepen en vaartuigen.

Het onderzoeken van geschut en affutage der buiten dienst gestelde schepen en vaartuigen.

Het inklaren en lossen van aangevoerd artillerie-materieel en het verzenden van materieel ter wijziging aan de firma Fried. Krupp A. G. te Essen.

Het aanmaken van vetlappen en het aanschaffen van eenige artikelen voor den magazijnsvoorraad.

Het assisteeren van monteurs der firma KRUPP bij het aanbrengen van verschillende wijzigingen aan het artilleriemateriëel.

2°. Van het personeel te Fort Oost-Oever:

Het nazien en onderhouden van de munitie en ernstvuurwerken der schepen en vaartuigen in reserve en van die der havenverdediging; het voor zoover noodig sloopen en weder samenstellen dier munitiën.

Het verder gereedmaken der munitie van Hr. Ms. *Hertog Hendrik*.

Het instellen van een onderzoek naar den toestand der munitie bij buitendienststelling van Hr. Ms. *Tromp*, van de ontscheepte munitie van Hr. Ms. *Piet Hein* en van de na verblijf van eene maand aan boord der torpedobooten *G* 9—11 weder ontscheepte oorlogsmunitie, alsmede het behandelen van die munitiën, volgens de beschikkingen naar aanleiding der ingediende rapporten.

Het periodiek onderzoeken, nazien en luchten van het buskruit en van de gevulde granaten, geborgen te Oost-Oever en Wieringen.

Het aanmaken van de munitie en vuurwerken, benoodigd voor de schietoefeningen, proefnemingen en manoeuvres.

Het reinigen van hulzen van verschoten patronen en van verschoten en teruggevonden granaten.

Het maandelijksch onderzoek van geweigerde patronen en slagdoppen.

Het verschepen van de munitie van Hr. Ms. *Gelderland* naar de Directie te Amsterdam en het overdragen van eene hoeveelheid prismatisch buskruit aan het Departement van Oorlog.

's RIJKS-WERF TE HELLEVOETSLUIS.

Vak van Scheepsbouw.

De gewone werkzaamheden aan de in deze Directie in dienst zijnde schepen en booten, voortvloeiende uit de in-

komende aanvragen, die tot gereedmaking van reserve-schepen, welke voor in-dienst-stelling werden aangewezen, benevens de conservatie der overige reserve-schepen en de herstelling, met het in conservatie brengen, der uit dienst gestelde vaartuigen, werden ook gedurende dit tijdvak als hoofdzaken van het werfbedrijf verricht.

Hierbij sloot zich aan het jaarlijksch onderhoud der stoomloodsvaartuigen en dat der houten zeilvaartuigen, benevens de lichte vaartuigen van het Loodswezen.

Voorts werden nog uitgevoerd verscheidene hieronder nader aangeduide bijzondere werkzaamheden en voorzieningen aan schepen en booten, al of niet bestemd voor speciale diensten.

In de beide droge dokken werden opgenomen 78 vaartuigen, waaronder 23 torpedobooten en 16 vaartuigen van het Loodswezen.

Hr. Ms. monitor *Reinier Claeszen* werd in het dok geschraapt en geschilderd en de schroefaskokers werden voorzien van nieuw pokhout. De schroefbladen werden opgezuiverd. Nieuwe spreekbuizen en eene salvo-schelinrichting werden aangebracht. Op het dek werden 4 trossenrollen geplaatst. Aan een der 7,5 cM. kanons werd eene geweerschiet-inrichting gemaakt.

De torpedobooten *Wajang* en *Smeroe* ondergingen verschillende herstellingen en vernieuwingen binnen- en buitenboord en vertrokken geheel gereed van hier.

Van de torpedobooten *G* 5—8 werden de verblijven bekleed met kurkplaten en werd stoomverwarming aangebracht.

Torpedoboot *G* 5 onderging eene herstelling aan den voorsteven, tengevolge van eene aanvaring; een aanvang werd gemaakt met de vernieuwing van het voorschip, tengevolge van eene latere aanvaring.

Torpedoboot *G* 6 is tweemaal gerepareerd aan SB. en BB., eveneens als gevolg van aanvaringen.

Torpedoboot *G* 7 werd voorzien van een nieuwen schroefasstoel.

Met de verwapening van Hr. Ms. torpedoboot *Empong* werd aangevangen, nadat Hr. Ms. *Goentoer* voor den dienst was afgekeurd. Van laatstgenoemde boot worden de voorsteven en de commandobrug benut voor de *Empong*.

Bovendien worden de ketels van de *Empong* voorzien van nieuwe waterpijpen.

Het stoomloodstransportvaartuig *Frans Naerebout* werd voor den Torpedodienst ingericht als tijdelijken mijnenvisscher, ter vervanging van de *Heimdall*, en daartoe van de noodige inrichtingen voor het mijnenvisschen voorzien.

De kanonneerboot *Havik* werd van nieuwe ketels voorzien en onderging belangrijke wijzigingen in de betimmering.

Van de kanonneerboot *Bulgia* moest na het zinken, tengevolge van de aanvaring met de *Estonia*, de geheele beschieting worden uitgebroken en opnieuw worden aangebracht.

Deze beide kanonneerbooten met de *Dufa* werden in dienst gesteld voor de Opleiding van J/M., hetgeen eveneens geschiedde met de kanonneerboot *Udur* en de torpedoboot *Makjan*, die dienst moesten doen voor de practische opleiding der machinistleerlingen.

De stoomloodsvaartuigen No. 3 (*Rotterdam*) en No. 4 (*Jan Spanjaard*) verkregen bij hunne jaarlijksche reparatie eene wijziging in de beschieting en werden voorzien van een kanon van 3,7 cM.

Het gastransportvaartuig *Krammer* werd voorzien van een nieuwen 56 P.K. Kromhout-motor. De bestaande kimkielen werden vervangen door breedere. Voorts werd het schip geheel geschraapt en geschilderd en voor den proeftocht in gereedheid gebracht.

Uit de *Nautilus* is de stoomketel genomen en naar Amsterdam gezonden. Het schip werd verder in gereedheid gebracht en overgevoerd naar Nieuwediep.

De motorboot *Tien-Gemeten* werd in dienst gesteld ter vervanging van de stoombarkas A als communicatie-vaartuig met Tien-Gemeten.

De zeildoeksche tent van Hr. Ms. *Van Galen* werd vervangen door een houten kap.

Op het glacis werd eene droogstelling geplaatst en in de exercitieloods eene tweede geweerschietinrichting bijgemaakt.

Een der hellingen van de loods voor torpedobooten werd ingericht tot tijdelijke bergplaats voor verspermijnen en in het schietkatoenmagazijn werd eene bergplaats gemaakt voor de ladingbussen.

In de scheepsbeschieterswerkplaats werd eene nieuwe vlakschaafmachine in werking gesteld en in de smederij en werktuigmakerij werden eenige oude werktuigen vervangen door nieuwe.

Voor de zeedoksluis ondergingen de ebdeuren eene belangherstelling en werden na beëindiging hiervan ingehangen.

Vak van Uitrusting.

De noodige werkzaamheden werden verricht tot het in conservatie opnemen van buiten dienst gestelde en tot het gereed maken der in dienst komende schepen en vaartuigen.

Het overige materieel werd onderhouden volgens de voorschriften en de noodige herstellingen werden verricht aan tuig, artillerie, torpedo-materieel en inventarisgoederen.

Voor den magazijnsvoorraad werden de artikelen, die onder eigen beheer gemaakt kunnen worden, vervaardigd; voor de in dienst zijnde schepen en voor de verschillende diensten als Mariniers-kazerne te Rotterdam, Marine-Machinistenschool, Loodswezen, Hospitaal en Militaire Kustwacht werden de noodige verstrekkingen en gevraagde werkzaamheden verricht.

In de maanden April en Mei 1910 werden de torpedo-

booten, welke in conservatie waren, overgebracht in dienstconservatie bij den Torpedodienst.

Den 2den November 1909 werd Hr. Ms. *Wajang* en den 22sten Februari 1910 Hr. Ms. *Smeroe*, na afloop der ondergane wijzigingen en reparaties, overgevoerd naar de Directie te Willemsoord.

In Januari 1910 werd Hr. Ms. *Empong* uit de Directie te Willemsoord overgevoerd, ten einde verwapend te worden en tot het ondergaan der noodige herstellingen.

Hr. Ms. *Goentoer*, voor den dienst afgekeurd, werd den 1sten Augustus 1910 uit dienst gesteld.

Hr. Ms. *Raaf*, den 14den October 1909 uit dienst gesteld, werd den 5den April 1910 weder in dienst gesteld voor de Hydrografie.

Hr. Ms. *Havik* werd den 15den December 1909 in dienst gesteld en toegevoegd aan de opleiding van Hs. Ms. *van Galen*, ter vervanging van Hr. Ms. *Udur*, welke op dien datum uit dienst gesteld werd.

De drie ontwapende kanonneerbooten *Havik*, *Bulgia* en *Dufa*, toegevoegd aan de opleiding van Hr. Ms. *van Galen*, werden den 1sten Juli 1910 uit dienst gesteld.

Hr. Ms. *Udur*, Hr. Ms. torpedoboot *Makjan* en de defensiesloep 67 werden den 2den Mei 1910 in dienst gesteld, toegevoegd aan de Marine-Machinistenschool en bij het einde der oefeningen in Augustus d.a.v. weder uit dienst gesteld, waarna de *Makjan* werd overgegeven aan den Torpedodienst.

De defensiesloep n°. 54 werd in Mei in dienst gesteld ten behoeve van den Torpedodienst; in September werd deze sloep, evenals de sloepen n°. 61, 65 en 67, ingedeeld bij de manoeuvres en daartoe laatstgenoemde sloepen in dienst gesteld.

Hr. Ms. *Castor*, toegevoegd aan de opleiding van Hr. Ms. *van Galen*, werd in Augustus geheel afgetuigd aan de werf opgelegd.

Hr. Ms. *Nautilus* werd in September gereed gemaakt ter overvoer naar Willemsoord en door Hr. Ms. *Zeehond* den 26sten dier maand daarheen gesleept.

Het stoomloodstransportvaartuig *Frans Naerebout* werd in gereedheid gebracht na overgave aan de werf in September 1909, van den 1sten April tot den 4den Mei 1910 in dienst gesteld ten behoeve van de Hydrografie en daarna op den 3den Juni d.a.v. weder in dienst gesteld ten einde gebruikt te worden als mijnenvisscher.

Voor het Loodswezen werden tuig en inventarisgoederen der schoeners 5, 9, 12 en 19 en der kotters 1, 3 en 8 nagegaan en hersteld, zoo ook der stoomloodsvaartuigen 2 en 3 en van het gastransportvaartuig *Krammer*.

Ten dienste der Verlichting werden verschillende gasboeien schoongemaakt en geschilderd.

Artillerie.

De artillerie-werkzaamheden bestonden in:

Het onderhouden van artillerie-inventarissen en materieel van de schepen in reserve.

Het herstellen van artillerie-materieel van den magazijnsvoorraad en van de schepen en vaartuigen in dienst en in reserve, alsmede het aanbrengen van de noodige wijzigingen daaraan.

Het nazien van de munitiën, behoorende tot den magazijnsvoorraad en tot de inventarissen der schepen in reserve.

Het nazien en luchten van het buskruit, behoorende tot den magazijnsvoorraad en tot de inventarissen van schepen in reserve, opgeslagen in het buskruitmagazijn te Tienhuizen en in het hulpmagazijn aan de Brieller poort.

Het nazien, onderhouden en verstapelen van projectielen in het projectielen-magazijn te Dordrecht en in de magazijnen en schepen in reserve op 's Rijks werf.

Het herstellen van hulzen van verschoten patronen van

3,7 cM., van id. tot geweer, tot geweer klein kal., benevens van patroonhouders en ledige wrijvingspijpjes.

Het reinigen van hulzen van verschoten patronen van 5 cM.

Het wijzigen van daarvoor in aanmerking komende patronen, scherpe van 3,7 cM. gew., glh. gd, en st. tot patronen scherpe exc. en het aanmaken van nieuwe patronen scherpe van 3,7 cM. gew. en st. voor de schepen.

Het aanmaken voor den magazijnsvoorraad van vetlappen en de benoodigde zakken tot patronen van 5 cM. gew. en st. exc., alsmede van zakken voor losse patronen van 5 cM. en springladingzakjes.

Het aanmaken van de benoodigde munitiën voor de schietoefeningen.

Het aanmaken voor de Directie te Willemscoord van 62800 patronen scherpe tot geweer klein kal. en van 10000 patronen scherpe tot revolver.

Het aanmaken voor Koloniën van 10000 patronen scherpe tot geweer klein kal.

Het sloopen van patronen losse tot geweer klein kal.

Verslag betreffende de Herhalings- en Teekenschool aan 's Rijks-werf te Amsterdam.

1 October 1909—1 October 1910.

De cursus van 1 October 1909—1 April 1910 begon met 52 leerlingen op de herhalingsschool en 55 leerlingen op de teekenschool, in afwijking van de in het verslag van den voorgaanden cursus aangegeven getallen van 53 en 56, en zulks tengevolge van het wegblijven van 2 leerlingen, die toch kort na den aanvang van den cursus den werfdienst zouden verlaten.

Gedeeltelijk wegens het met vrucht doorloopen van den cursus en gedeeltelijk om andere redenen, werden met 1 April 1910 van de herhalingsschool afgevoerd 13 leerlingen.

Van de teekenschool werden met ingang van 1 April 1910 7 leerlingen afgevoerd, hetzij wegens het met vrucht doorloopen van den cursus, hetzij om andere redenen.

Geplaatst werden op de herhalingsschool 14 nieuwe leerlingen en op de teekenschool 22, zoodat op 1 April 1910 de herhalingsschool kon aanvangen met 53 leerlingen en de teekenschool met 70.

Na afloop van den cursus 1 April—1 October 1910 konden van de herhalingsschool 2 leerlingen afgevoerd worden, die met vrucht het onderwijs hadden doorloopen, en werden 16 leerlingen verwijderd wegens veelvuldig verzuim of om andere redenen.

Van de teekenschool werden 7 leerlingen afgevoerd.

Geplaatst werden op de herhalingsschool 9 leerlingen en op de teekenschool 10, zoodat met 1 October 1910 de herhalingsschool zal aanvangen met 44 leerlingen en de teekenschool met 63.

De lessen aan de herhalingsschool werden op dezelfden voet voortgezet. De school was verdeeld in 4 klassen: B, A3, A2 en A1, waarin gedurende $6^1/_2$ uur per week werd les gegeven.

Hiervan werd de meeste tijd besteed aan rekenen en vormleer, welk laatste vak alleen in de klassen A werd onderwezen, terwijl in alle klassen $^1/_2$ uur per week werd besteed aan lezen en in de klasse B ook $^1/_2$ uur aan schrijven.

De lessen in het handteekenen, die weder tijdelijk waren opgenomen, moesten wegens gebrek aan beschikbaren tijd der leerlingen weder worden gestaakt.

In den aard van het teekenonderwijs werd mede geene verandering gebracht.

Aan de teekenlessen werd deelgenomen door leerlingen van alle vakken, die klasse B doorloopen hebben, zoodat zij in de klasse A3 reeds eenige kennis van de vlakke meetkunde hebben verkregen, wanneer zij tot het teekenen van de meetkundige constructies zijn gevorderd.

De teekenschool was verdeeld in 2 afdeelingen, P en Q.

In de eerste bevinden zich in hoofdzaak de scheepmakersleerlingen en in de tweede die der overige ambachten.

De schildersleerlingen wonen den teekencursus ook bij, doch tot aan het vakteekenen.

Het aantal lesuren bedraagt voor elk der beide klassen 4 per week, terwijl gedurende de maanden Juni, Juli en Augustus de teekenlessen werden gestaakt.

Over het algemeen gaven het gedrag en de ijver der leerlingen van de herhalingsschool alle reden tot tevredenheid; alleen was het voornamelijk voor de scheepmakersleerlingen door den dienst op de werf niet mogelijk geregeld de lessen te volgen.

De teekenlessen werden steeds druk bezocht en de gemaakte teekeningen gaven blijk van voldoende vorderingen.

Het onderwijzend personeel bleef met ijver en toewijding zijne taak vervullen.

Verslag omtrent het onderricht, gegeven aan de Burgeravondschool te Helder aan leerlingen van 's Rijks-werf te Willemsoord, gedurende den cursus 1909/1910.

Voor den cursus 1909/1910 hadden zich 17 nieuwe leerlingen aangemeld, waarvan konden geplaatst worden 6 in de eerste klasse, 1 in de tweede, 2 in de derde en 1 in de vierde klasse, terwijl 6 wegens onvoldoende kennis moesten worden afgewezen en 1 niet opkwam.

Van den vorigen cursus waren 37 leerlingen ingeschreven, zoodat bij den aanvang van den nieuwen cursus het aantal leerlingen 47 bedroeg en wel: 11 in de eerste klasse, 10 in de tweede, 12 in de derde en 14 in de vierde, welke allen den cursus tot het einde volgden.

Van deze leerlingen konden worden bevorderd:

van de 1ste naar de 2de klasse 10, niet bevorderd 1,
„ „ 2de „ „ 3de „ 9, „ „ 1,
„ „ 3de „ „ 4de „ 11, „ „ 1,
terwijl aan 13 leerlingen het diploma werd uitgereikt.

De leerling uit de eerste klasse, die niet bevorderd werd, was den laatsten tijd ziek.

De overblijvende 34 leerlingen zijn voor den aanstaanden cursus ingeschreven en verdeeld als volgt:

1 in de eerste klasse, 11 in de tweede klasse, 10 in de derde klasse en 12 in de vierde klasse.

De leerstof was ongeveer gelijk aan die van den vorigen cursus. De cursus duurde van 1 October 1909 tot 31 Maart 1910.

Verslag over den teekencursus (1909/1910) aan 's Rijkswerf te Hellevoetsluis.

De cursus in handteekenen, die, evenals de vorige winters, weder gegeven werd door een onderwijzer van de Departementale Teekenschool der Maatschappij tot Nut van 't Algemeen, werd vanaf den 5den October 1909 tot en met den 22sten Maart 1910 gevolgd door twee schildersleerlingen. Een van hen had het vorige jaar reeds den halven cursus gevolgd, de andere nam voor het eerst les.

Het onderricht werd tweemaal per week gegeven en wel des Dinsdags- en Zaterdagsavonds van 6 tot 8 uur.

Het aantal en de afwerking der teekeningen, die door deze leerlingen werden vervaardigd, geven blijk, dat zij met veel vlijt en goede vrucht het onderwijs hebben gevolgd.

De cursus in rechtlijnig teekenen, thans voor de tiende maal gegeven, werd weder des Maandags- en Dinsdagsavonds van 7 tot 9 uur geleid door een teekenaar van 's Rijks-werf. De lessen vingen aan den 4den October 1909 en eindigden den 29sten Maart 1910.

De 16 leerlingen, die er dezen winter aan deelnamen, waren weder zooveel mogelijk verdeeld in vier groepen. Eén leerling heeft vele malen willekeurig verzuimd; overigens kwamen, behoudens verhindering door ziekte, weinig verzuimen voor.

Aan een leerling uit de werktuigmakerij werd vergunning verleend tot het blijven volgen der teekenlessen van de Ambachtsschool te Brielle, waaraan hij zijne opleiding heeft genoten.

Tot de 1ste of jongste groep, bestaande uit hen, die den cursus voor de eerste maal volgden, behoorden: 1 scheepmakersleerling van ploeg B, 1 gietersleerling en 1 zeilmakersleerling.

Tot de 2de groep, bestaande uit hen, die den cursus voor de tweede maal volgden, behoorde slechts één werktuigmakersleerling.

Tot de 3de groep, gevormd door hen, die voor de derde maal den cursus volgden, behoorden: 1 scheepmakersleerling van ploeg A, 2 idem van ploeg B, 1 blokmakersleerling en 2 smidsleerlingen.

De 4de groep eindelijk werd gevormd door 1 scheepmakersleerling van ploeg B en 2 werktuigmakersleerlingen, die den cursus voor de vierde maal volgden, benevens door 1 scheepmakersleerling van ploeg A, 1 smidsleerling en 1 werktuigmakersleerling, die voor de vijfde en laatste maal daaraan deelnamen.

De leerlingen der laatste groep werden bekend gemaakt met het gebruik der teekengereedschappen en vingen vervolgens aan met het teekenen van meetkundige constructies en de toepassingen van rechte en gebogen lijnen in eenvoudige figuren. Het bezwaar werd weder gevoeld, dat deze leerlingen op de lagere school nimmer onderwijs hebben ontvangen in vlakke meetkunde en dus hunne eigen teekeningen niet begrijpen.

De leerlingen der 2de groep beginnen met projectieteekenen en het opmeten en daarna in teekening brengen van eenvoudige modellen uit de verzameling der Machinistenschool, terwijl die van de 3de groep daarmede voortgaan en aanvangen met vakteekenen.

De 4de groep gaat dan voort zich in het vakteekenen zooveel mogelijk te bekwamen, nu eens naar voorbeelden uit hunne dagelijksche practijk, dan weder naar werkteekeningen of leiddraad.

De teekeningen gaven over het algemeen blijk van voldoenden ijver en goeden wil om vorderingen te maken. De onderwijzer kon geregeld zijne taak vervullen; het aantal leerlingen was niet te groot om allen naar behooren te kunnen helpen en onderrichten.

De ingenieur der Marine oefende weder het toezicht uit.

Scheikundig Laboratorium te Amsterdam.

In het tijdperk van 1 October 1909—1 October 1910 werden 4275 monsters onderzocht, waarvan de keuring de volgende resultaten gaf:

Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	d.i. in %
Metalen en metaallegeeringen.	465	49	10.5
Boter.	367	20	5.4
Zout.	13	—	—
Suiker.	14	—	—
Rietsuikersiroop.	6	—	—
Kaas.	157	1	0.6
Geconserveerde spijzen.	27	—	—
Meel.	45	—	—
Gort.	7	—	—
Capucijners.	11	—	—
Wijn.	2	—	—
Drinkwater.	15	1	6.7
Azijnessence.	5	—	—
Limoensap.	6	1	16.7
Gemalen peper.	5	—	—
Victualiën van binnengekomen schepen.	3	—	—
Thee.	1	—	—
Vaatwerk.	136	15	11.0
Zeep.	248	14	5.6
Minerale machine-olie.	142	1	0.7
Plantaardige en dierlijke olie.	146	28	19.2
Gemengde olie.	12	—	—
Vaseline.	5	—	—
Paraffine.	2	—	—
Buskruit en explosieve stoffen.	289	—	—
Loodwit.	18	—	—
Zinkwit.	30	5	16.7
Zinkgrijs	10	6	60.0
Menie.	28	1	3.6
Rozenobelgoud.	13	—	—
Diverse verfstoffen, zuren, zouten, enz.	311	33	10.6
Asbestartikelen.	104	9	8.7
Papier.	86	10	11.6
Leder.	34	—	—
Kleedingstoffen.	114	3	2.6
Kardoeszijde en -saai.	14	—	—
Onderscheidingsteekenen.	23	3	13.0
Vlaggedoek.	15	—	—
Zeildoek.	310	14	4.5
Touw.	186	18	9.7
Caoutchouc.	183	36	19.7
Petroleum.	452	2	0.4
Brandstof-olie	50	—	—
Glycerine.	18	1	5.6
Inkt.	2	—	—
Gemethyleerde spiritus en alcohol.	10	3	30.0
Benzine.	11	—	—
Caustieke soda.	12	—	—
Phosphorcalcium.	2	—	—
Calciumcarbid.	2	—	—
Steenkolen.	34	—	—
Vloeibaar koolzuur.	6	2	33.3
Glazen buisjes v. THOMSON's loodingtoestel.	5	—	—
Lichtgas.	2	1	50.0
Thermometers.	44	4	9.1
Vochtwegers.	17	—	—
Totaal. . .	4275	281	6.6

De metalen en metaallegeeringen bestonden uit:

Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	d.i. in %	Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	d.i. in %
Bronssoorten.	36	2	5.6	Kwikzilver.	3	1	33.3
Phosphorbrons.	34	8	13.5	Witmetaal.	17	—	—
Geelkoper.	84	19	22.6	Mangaanbrons.	3	—	—
MUNTZ' metaal.	3	—	—	Goud op knoopen.	7	—	—
Naval brass.	13	—	—	Zink.	41	—	—
Compositie.	4	—	—	Nikkel.	1	—	—
Compositiekoper.	8	—	—	Nikkelstaal.	18	1	5.6
Deltametaal.	19	—	—	Platina.	1	—	—
Argentaan.	5	—	—	Lood.	3	—	—
Tafelzilver.	7	—	—	Aluminium.	4	—	—
Roodkoper.	60	1	1.7	Aluminiumbrons.	17	—	—
Tin.	60	17	28.3	Nikkeline.	1	—	—
Phosphortin.	9	—	—				
Soldeer.	7	—	—	Totaal. . .	465	49	10.5

De verrichte onderzoekingen geven tot de volgende opmerkingen aanleiding:

Een geschutmetaal was te hoog van koper- en te laag van tingehalte; een ander was te sterk verontreinigd door lood. Een zoogenaamd „staalbrons" bestond uit 78.9 pct. koper, 13.1 pct. lood en 7.6 pct. tin en was derhalve te beschouwen als een loodbrons.

Geel phosphorbrons voor blokbossen was herhaalde malen te laag van tingehalte en sterk verontreinigd door lood; gehalten van 5.4 en 6.7 pct. lood werden aangetroffen. Een roodphosphorbronsdraad bestond uit 98.6 pct. koper, 0.9 pct. tin en sporen ijzer en lood, bevatte dus voor deze legeering te weinig tin.

Van de geelkopers moesten er 19 wegens te laag kopergehalte, varieerende tusschen 61.6 en 66.7 pct., in plaats van minstens 68 pct., worden afgekeurd.

Twee monsters zoogenaamd „ijzerbrons" bestonden uit 56 en 59.3 pct. koper, 1.2 en 0.4 pct. ijzer, 0.5 en 0.5 pct. lood

verder zink en konden als Deltametaal beschouwd worden.

Een monster roodkooper had het te lage gehalte van 99.1 pct. koper.

Een middel tot vertinnen, „Epicassit" genaamd, was loodhoudend, evenals de afgekeurde monsters vertinsel voor kombuisketels.

Een monster kwikzilver was niet voldoende zuiver, maar verontreinigd door kwikoxydule en aardachtige bestanddeelen.

Van de monsters witmetaal weken er drie in samenstelling sterk af van de gewone Babbitt's metalen met pl.m. 85 pct. tin, pl.m. 10 pct. antimoon, pl.m. 5 pct. koper en iets lood. Zij bestonden uit:

	Tin.	Antimoon.	Koper.	Lood.
I.	73.7 pct.	9.9 pct.	10.7 pct.	5.3 pct.
II.	35.4 „	8.5 „	0.8 „	55.4 „
III.	68.6 „	7.1 „	4.8 „	19.4 „

Een monster nikkelstaal bevatte 22.7 pct. in plaats van 32—36 pct. nikkel; een chroomnikkelstaal bevatte 2.1 pct. nikkel, 1 pct. chroom en een spoor mangaan.

„Harris and Anderson's tube protector" voor condensors bestond uit practisch zuiver aluminium.

Een zoogenaamd aluminiumbrons voor den commandotoren van de onderzeeboot bestond uit 69.3 pct. koper, 23.5 pct. zink, 4.4 pct. aluminium, 1.8 pct. ijzer, 0.6 pct. lood en een spoor mangaan, en was dus eerder te beschouwen als een Deltametaal, met hoog koper- en aluminiumgehalte, dan als een aluminiumbrons.

Van de monsters boter werden er 20 wegens te hoogen zuurgraad, 4—7, voor goede tafelboter te hoog, en ranzigen smaak afgekeurd.

Een monster kaas was ter conserveering omhuld met eene laag zuivere paraffine; één monster Edammer kaas had voor volvette kaas het te lage vetgehalte van 36 pct. vet in de droge stof.

Een monster drinkwater was loodhoudend.

Een monster limoensap bevatte slechts 73.4, in plaats van 75 gram gekristalliseerd citroenzuur per liter.

De victualiën der binnengekomen schepen bevonden zich steeds in goeden staat.

De afkeuringen van vaatwerk betroffen vertinde voorwerpen, waarvan het vertinsel of soldeersel, soms beide loodhoudend waren.

Van de monsters witte zeep werden er acht wegens te hoog vochtgehalte en 6 wegens te laag vetzuurgehalte afgekeurd, terwijl bij 28 monsters wegens te laag vetzuurgehalte korting werd toegepast.

Een monster minerale krukpenolie was niet zuurvrij en niet voldoende gezuiverd. Eene smeerolie van DEUTZ bevatte 2.4 pct. vette olie, maar bezat overigens de eigenschappen van minerale krukpenolie. Eene motorsmeerolie van de Vacuum Oil Co. bezat eene viscositeit, lager dan die van minerale krukpenolie, terwijl andere motorsmeeroliën juist om hunne hoogere viscositeit werden aanbevolen. Een smeersel tot het stofvrij maken van vloeren, „Seral" genaamd, bestond uit eene dunne minerale olie.

Van de plantaardige en dierlijke oliën moesten 16 monsters droogolie worden afgekeurd, omdat hun drogend vermogen niet sterk genoeg was; 3 monsters gele was wegens vervalsching met 25—28 pct. paraffine; eene indicateur-olie wegens vervalsching met minerale olie; en eene lijnolie wegens vervalsching met harsolie. 11 monsters verdikte raapolie waren niet voldoende verdikt. Een monster boterolie bestond uit zuivere raapolie.

Onder de gemengde oliën kwam eene boorolie voor, welke bestond uit 84.2 pct. minerale olie, 6.7 kaliumoleaat en 9 pct. spiritus, en eene lederolie, welke bestond uit een mengsel van ongeveer gelijke deelen minerale olie en degras, met een zuurgehalte van 3.1 pct., berekend op oliezuur.

Het onderzoek van monsters rookvrij buskruit, van de schepen in Nederlandsch-Indië ontvangen, gaf bevredigende uitkomsten.

Twee monsters loodwit, in olie gemalen, bevatten 12,5 en 15,3 pct. lijnolie en waren zuiver.

Een monster zinkwit No. 2 was verontreinigd met bijna 5 pct. loodoxyde en grauw van kleur, vier andere waren minder wit dan het standmonster, maar overigens zuiver. In lijnolie aangemaakt zinkwit bevatte tweemaal 26 en 28.2 pct. lijnolie; in papaverolie aangemaakt zinkwit 20.7 en 25.6 pct. papaverolie.

Zinkgrijs moest 6 maal afgekeurd worden wegens te laag gehalte aan metallisch zink, nl. 73.3—77.2 pct. in plaats van 80 pct.

Een monster menie was verontreinigd door 6.5 pct. zwaarspaath.

Persisch rood bestond eenmaal niet volgens den eisch uit een gebrande oker, maar uit paarse doodekop. Een monster ijzervitriool was te sterk roestig; bruinsteen was eenmaal te laag van gehalte, nl. 77.9 in plaats van 80 pct.; 9 monsters creolin gaven geene blijvende emulsie met water. Paarse doodekop was driemaal te laag van gehalte, nl. 71.5—72.5 pct. ijzeroxyde in plaats van 80 pct. Zoogenaamd cobaltblauw bleek driemaal te bestaan uit ultramarijn; zinkgroen was eenmaal vervalscht met groote hoeveelheid zwaarspaath.

Stopverf tot het stoppen van naden van eene vloer, waarop gort zou worden uitgestort, bleek 20—30 pct. loodwit te bevatten en werd daarom afgekeurd. Bruin vilt bevatte tweemaal vrij zuur. Gecalcineerde soda was driemaal te laag van gehalte, nl. 68 pct. in plaats van 80 pCt. Salmiak was eenmaal verontreinigd door keukenzout. Litiumhuidverf bestond uit een mengsel van steenkolenteerproducten, waarvan de vluchtige bij 90°—210° C. kookten,

en krijt met arsenik als gif; witte Japanlak uit zinkwit, gekookte lijnolie, terpentijn en eene lak, waarschijnlijk copallak. Eene pakkingstof, „Wagmariet", bestond uit strookjes dun loodblad, bedekt met graphiet en vastgekleefd met minerale olie; eene andere, „compound hydraulic"-pakking uit hennep en zwaarspaath, doortrokken met paraffine en eene verzeepbare olie. Een soldeerpoeder, „Woomera" voor koper, bestond uit sterk onzuivere borax, hetzelfde voor ijzer uit minder onzuivere borax, gekleurd met eene aniline-kleurstof; eene pasta tot het soldeeren van gegoten ijzer bestond uit een mengsel van borax, ijzerpoeder en minerale olie met reuk naar camfer. Een middel om mortel waterdicht te maken, „Ceresit", was samengesteld uit gebluschte kalk, gele oker en minerale olie, met water aangeroerd. „Urinal" bestond uit een mengsel van carbolineum of creosoot met minerale olie. Bauxite-cement bleek werkelijk uit het mineraal bauxit, aluinaarde met weinig ijzeroxyde, te bestaan.

Van de asbest-artikelen gaf eene ketelbekleedingstof te hoog gloeiverlies, nl. 27.8 pct. in plaats van hoogstens 20 pct., waren twee monsters asbestkoord en asbestmatras te sterk verontreinigd door katoen en was in 6 monsters asbest- en indiarubberpakking de kleefstof krijthoudend. Een monster „Herculit" bestond uit lagen asbestpapier, samengekleefd met caoutchouc en de buitenvlakken zwart gekleurd met graphiet. Asbestos in platen bestond uit asbest en cement.

Van de monsters papier moesten er 8 worden afgekeurd wegens te hoog aschgehalte, 2 wegens het niet vrij zijn van houtstoffen. Indicateur-papier was bedekt met eene laag zwaarspaath en pijpaarde, bevestigd met gelatine.

Twee monsters katoen bevatten 8.2 en 7.4 pct. sterksel op de ketting; een monster borduurwol was niet met cochenille, maar met een Ponceau-rood geverfd. Blauw

katoen, geverfd met de nieuwe kuipkleurstoffen, Indanthreen en Ciba-blauw, werden scheikundig onderzocht en de groote echtheid van deze kleurstoffen geconstateerd.

Van de onderscheidingsteekenen was een geel galon niet geverfd met Tartrazine, maar met Flavazine, en 3 roode niet met cochenille.

13 monsters zeildoek hadden een te hoog gehalte aan extractiefstoffen.

Geteerd touw bevatte 18 maal te veel teer, nl. 16.5—28.7 pct., in plaats van 12—15 pct.

Van de monsters caoutchouc moesten er 21 wegens te hoog verlies bij de extractproef, 2 wegens te hoog aschgehalte en 8 om beide redenen worden afgekeurd. Verschillende monsters eboniet werden op hun aschgehalte, gehalte aan caoutchouc-harsen en vrije zwavel onderzocht en daarbij de volgende uitkomsten verkregen:

Monster.	Aschgehalte.	Caoutchouc-harsen.	Vrije zwavel.
I.	4.0 pct.	3.8 pct.	4.8 pct.
II.	2.6 „	3.7 „	2.1 „
III.	4.0 „	6.5 „	3.1 „
IV.	3.6 „	11.5 „	2.0 „
V.	8.7 „	10.9 „	5.3 „
VI.	17.5 „	12.6 „	1.5 „
VII.	22.9 „	11.3 „	3.1 „
VIII.	32.1 „	7.8 „	1.3 „

In verband met deze zeer uiteenloopende uitkomsten werden voorloopig als scheikundige eischen aan eboniet gesteld: aschgehalte hoogstens 5 pct., caoutchouc-harsen hoogstens 8 pct. en vrije zwavel hoogstens 5 pct.

Twee monsters zoogenaamde Russische petroleum bleken geene Russische petroleum te zijn. Eene minerale terpentijn (White spirit) bestond uit eene hoog kokende benzine,

spec. gew. 0.817, kookpunt 136°—174° C., ontvlammingspunt 27° C.

Verschillende brandstofoliën voor Dieselmotoren werden op hunne eigenschappen onderzocht en de volgende uitkomsten verkregen:

Merk.	Spec. gew. bij 15° C.	Vloeibaarheid bij 0° C.	Viscositeit bij 20° C.	Ontvl.-punt.	Verbrand.-waarde.
Dordtsche I.	0.915	vast	4° 5 C.	142° C.	10576 cal.
„ II.	0.915	„	5° 1 C.	129° C.	10805 „
Indian Territory.	0.860	dik vloeibaar	1° 8 C.	58° C.	10978 „
Amer. Petr. Co.	0.860	dun „	1° 4 C.	59° C.	10991 „
Rumeensche	0.890	„ „	1° 5 C.	88° C.	10822 „

Een monster glycerine reageerde zuur en was niet zuiver.

Een monster jenever bevatte slechts 37.3 vol. pct. alcohol; een monster absolute alcohol had 94.8 vol. pct., in plaats van 96, en een monster gemethyleerde alcohol 85.7 vol. pct. in plaats van 90.

Onder de monsters steenkolen kwamen dit jaar briquetten voor, welke op torpedobooten gestookt worden. Zij bleken te bestaan uit steenkolengruis, met steenkolenpek samengekleefd, en gaven de volgende cijfers:

Merk	Verbrand.waarde.	Vocht.	Asch.	Pek.
Duitsche I.	8047 caloriën	1.03 pct.	7.75 pct.	6.3 pct.
„ II.	8158 „	1.10 „	2.25 „	9.6 „
Limburgsche	8021 „	1.42 „	7.65 „	8.2 „

Twee monsters vloeibaar koolzuur in flesschen bleken sterk verontreinigd te zijn door lucht, daar het eerst uitstroomende gas 13.7 en 21.3 vol. pct. lucht, in plaats van hoogstens 6 pct. bevatte.

Ten gevolge van klachten over het lichtgas te Hellevoetsluis, werd dit op de leveringsvoorwaarden onderzocht en bleek de eerste maal het zwavelgehalte te hoog te zijn, nl. 0.6144 gram per 1000 liter, in plaats van 0.460 gram. De tweede maal voldeed het gas geheel aan de gestelde eischen

Belangrijke werkzaamheden en leveringen door particulieren.

Met betrekking tot de werkzaamheden en leveringen, welke aan particulieren werden opgedragen, zij vermeld dat onder meer gecontracteerd werd met:

de firma WHITEHEAD & Co. te Fiume, voor de levering van torpedo's;

de firma FR. KRUPP A. G. te Essen, voor de levering van kanons van 7,5 en 5 cM.;

W. H. MARTIN te Vlissingen, voor de levering van afstandmeters BARR & STROUD;

de Gezamenlijke Buskruitmakers van Noord-Holland, Utrecht en Zeeland, voor de levering van rookvrij buskruit;

de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel te Amsterdam, voor de levering van verspermijnen;

de firma WOLFF & Co. te Walsrode, voor de levering van ladingen tot verspermijnen;

de firma MIJNSSEN & Co. te Amsterdam, voor de levering van een station voor draadlooze telegrafie aan boord Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*;

de Oesterreichische Waffenfabriks Gesellschaft te Steyr, voor de levering van mitrailleurs;

de firma FR. KRUPP A. G. te Essen, voor de levering van artilleriematerieel;

de Naamlooze Vennootschap Machinefabriek en Scheepswerf van P. SMIT Jr. te Rotterdam, voor de levering van een vaartuig voor het lichten van eene onderzeeboot, tevens ingericht tot bergingsvaartuig;

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, voor de vervaardiging en levering der stoomwerktuigen voor het stoomloodsvaartuig n°. 9;

de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoor-

wegmaterieel te Amsterdam, voor de vervaardiging der stoomwerktuigen en ketels voor twee mijnenleggers;

de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord" te Rotterdam, voor het verrichten van herstellingen ten behoeve van Hr. Ms. *Gelderland*;

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, voor het verrichten van herstellingen ten behoeve van Hr. Ms. *Tromp*;

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, voor den bouw eener onderzeeboot;

de firma Mijnssen & Co. te Amsterdam, voor de levering van twee stations voor draadlooze telegrafie ten behoeve der torpedobootjagers *Wolf* en *Fret*;

de firma Whitehead & Co. te Fiume, voor de levering van 16 torpedo's;

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, voor den bouw van twee torpedobootjagers.

Ten behoeve van den Indischen dienst werd in het tijdperk October 1909—1910 o. m. gecontracteerd met:

de firma Fr. Krupp A. G. te Essen, voor de levering van artilleriematerieel;

de Naamlooze Vennootschap „Werf Conrad", Scheepsbouw- en Werktuigenfabriek te Haarlem, voor de vervaardiging van een stalen lichtschip voor de Suriname-rivier;

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, voor de vervaardiging en uitrusting van de stoomschepen voor de Gouvernements-Marine *Zwaluw* en *Albatros* (type *Valk*);

de Gezamenlijke Buskruitmakers van Noord-Holland, Utrecht en Zeeland, voor de levering van buskruit.

In het tijdperk van 1 October 1909—1 October 1910 werden met betrekking tot het materieel de volgende maatregelen en beschikkingen genomen.

Algemeene maatregelen.

Sleepboeien met verlichting. (Zie vorig jaarboek blz. 121). Naar aanleiding van de bij de beproeving verkregen gunstige uitkomsten, zijn deze sleepboeien thans ingevoerd en worden zij aan boord van de schepen der kustdivisie en de schepen van het Nederlandsch eskader in Oost-Indië verstrekt.

Beproeving afstandmeter aan boord van torpedobooten. (Zie vorig jaarboek blz. 121.) Naar aanleiding van den uitslag der beproeving van een navigatie-afstandmeter gedurende den vorigen zomer aan boord van een der torpedobooten type *G*, werden de astigmatiser-lenzen gewijzigd en werd een verstelbaar gekleurd glas vóór het oculair aangebracht. Na deze wijzigingen werd de afstandmeter gedurende de afgeloopen zomeroefeningen opnieuw in beproeving genomen.

Frahm's slagenteller. (Zie vorig jaarboek blz. 122.) In den afgeloopen zomer werden de beproevingen met deze toestellen, met en zónder ontvanger op de brug, voortgezet tot het onderzoeken van het nut van dezen slagenteller bij het varen in groepsverband.

Verstrekking motorsloepen aan boord. (Zie vorig jaarboek blz. 122.) De in het vorige jaarboek bedoelde motorsloep moet nog worden beproefd. Intusschen is bepaald, dat ook ten behoeve van de schepen van binnenlandsche defensie eene motorsloep zal worden ontworpen, ten einde de verstrekking daarvan, in stede van eene stoomsloep, in beproeving te nemen.

Indicateurkoppeling van Boven. (Zie vorig jaarboek blz. 123.) De beproeving van dezen toestel, die ten vorigen jare nog geene afdoende resultaten had gegeven, is ook

dezen zomer voortgezet, en wel aan boord Hr. Ms. *G* 10.

Dubbelsextant Hummel. Deze sextant werd bij de Marine in beproeving genomen; de uitslag hiervan heeft echter geene aanleiding gegeven de invoering van dit instrument in overweging te nemen.

Installatie draadlooze telegrafie aan boord van torpedobooten. Aan boord van de torpedobooten *G* 7 en *G* 11 zijn gedurende de afgeloopen zomeroefeningen installatiën voor draadlooze telegrafie van verschillende capaciteit in beproeving geweest. De uitslag hiervan was gunstig. Met de sterkste van beide installatiën kon behoorlijke seingemeenschap worden verkregen op gemiddeld pl.m. 90 K.M. afstand. In verband hiermede zullen alle torpedobooten van het *G*-type worden ingericht om een station D. T. te kunnen voeren en zullen nog eenige stations D. T. worden aangeschaft.

Beproeving trotyl. Eene beproeving is gehouden betreffende de uitwerking van geweer- en geschutvuur van 3,7 en 7,5 cM. op met trotyl gevulde gevechtsladingkamers van torpedo's, benevens de uitwerking van springgranaten van 7,5 cM. op gevechtsladingkamers, gevuld met schietkatoen en trotyl.

Dokken van torpedobooten met gedeeltelijk en zelfs geheel gevulde kolenruimen. Met het oog op den gewenschten spoed in bijzondere gevallen, en naar aanleiding van eene met gunstigen uitslag genomen proef betreffende het dokken van eene torpedoboot type *Ophir* met gevulde kolenruimen, is voorloopig bepaald, dat in dienst zijnde torpedobooten bij periodieke dokkingen hunne kolenruimen niet meer behoeven te ledigen en dat zij in spoedeischende gevallen zelfs met geheel gevulde kolenruimen in het dok kunnen worden opgenomen.

Kolenproefinstallatie. Ten einde het vraagstuk, of- en in hoeverre Ombilinkolen met succes gestookt kunnen worden in Yarrow-ketels, tot eene afdoende oplossing te brengen, werd met de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" contract gesloten voor de vervaardiging van een torpedobootketel, voorzien van de noodige inrichtingen, om daarmede op uitgebreide schaal proeven te nemen. Bereids is men begonnen met op het terrein van de fabriek proeven te nemen met Cardiff-steenkolen, na afloop waarvan het geheel zal overgebracht worden naar Oost-Indië om opgesteld te worden aan de Emmahaven.

Roosterijzers. (Zie vorig jaarboek blz. 122). De beproeving van Mathee-roosterijzers tegenover die van Hartgussmateriaal wordt voortgezet.

Standaardmodellen van roosterijzers zijn vastgesteld voor de stoomvaartuigen van het Loodswezen.

Duitsche kolen en briquetten. (Zie vorig jaarboek blz. 122.) De proeven tot het stoken van Duitsche kolen aan boord van verschillende schepen werden voortgezet.

Aan boord van torpedobooten had meer in het bijzonder beproeving van briquetten plaats. Met deze brandstof zijn tot nog toe gunstige resultaten verkregen; alleen werd eenige last ondervonden van ontsteking der oogen en huid bij de met het laden belaste schepelingen, hoofdzakelijk bij warm weer.

Klinger's peilglas-toestellen. Bepaald is geworden, dat alle waterpijp- en horizontale cylindrische ketels voorzien moeten zijn van 2 peilglastoestellen. Waar meer dan 100 Eng. pd. stoom gestookt wordt, behoort één toestel van een Klinger's patent-peilglas en het tweede van een gewoon rond peilglas voorzien te zijn. Klinger's toestel en rond glas moeten onderling verwisselbaar zijn.

Waterpijpen bij Yarrowketels. In den vervolge zullen bij de vervaardiging van Yarrowketels alleen onverzinkte waterpijpen worden toegepast.

Pakking Wigmariet. De resultaten, verkregen bij beproeving aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* van „Wigmariet", waren nog niet van dien aard, dat besloten kon worden tot definitieve invoering. Voorloopig werd bepaald, dat, als de eventueele voorraad van hetgeen thans op A XXIII 155 te boek loopt is opgebruikt, bij verdere aanvraag zal worden verstrekt „Wigmariet".

Tijdsseininrichting. Ten einde zuinig stoken en gemakkelijk stoomhouden in de hand te werken, is aan boord Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* eene tijdsseininrichting geplaatst, bestaande uit eene klok met contactwerk, ingericht voor 20, 18, 16, 14, 12, 10 en 8 tijdsseinen per uur, en eene daarop reageerende stookbel op elke stookplaats.

Turbines. De wenschelijkheid en de mogelijkheid om turbines ter voortstuwing te gebruiken bij in aanbouw gebracht wordende schepen werden in studie genomen. Eene voor dit doel benoemde commissie bezocht daartoe verschillende Duitsche fabrieken en werven en werd o. a. in de gelegenheid gesteld te Kiel stoomtochten bij te wonen van een kruiser en torpedobootjager, die van dergelijke voortstuwingswerktuigen voorzien waren.

Motoren. Meerdere uitbreiding werd gegeven aan de toepassing van oliemotoren ter voortstuwing van kleine vaartuigen.

In het bijzonder kwamen Diesel- en Kromhout-motoren daarvoor in aanmerking.

Uitkomsten der vollekracht- en bijbehoorende stoomproeven, in Nederland gehouden na oplevering van machines en ketels, gedurende het tijdvak van dit jaarverslag.

Datum.	Naam van het schip.	Duur.	Omw. p. min.	Vaart in mijlen.	I. P. K.	Gem. diepgang in M.	Spoed schroeven in M.	Brandstof in K.G. p. u. per I. P. K.	*Opmerkingen.*
1910.									
—									
15 April	*Hydrograaf*	4 uur	220	10.48	411	1.835	1.924	1.07	Na oplevering.
20 April	Stoomloodsvaartuig *No. 8.*	4 uur	143	11.24	600	3.35	3.038	0.715	Na oplevering.
8 Juni	*De Zeven Provinciën*	4 uur	126.8	16.27	8516	5.98	4.25	1	Na oplevering.
30 Juni	*Zeeland*	4 uur	133.7	—	8288	—	4.83	1.18	Na herstelling ketels en werktuigen.
14 Sept.	*Tromp*	4 uur	140.8	—	6437	—	3.930	1.16	Na herstelling ketels en werktuigen.

Artillerie.

Een instrument „automatisch-telescopische richtmiddelen tot kanons van 12 cM. n°. 3", vervaardigd door den instrumentmaker J. W. Olland te Utrecht, naar de denkbeelden en aanwijzingen van den luitenant ter zee der 1ste klasse J. C. van Iterson, werd aan boord van Hr. Ms. *Bellona* in beproeving gegeven; de beproeving duurt voort. (Min. Res. van 23 October 1909, D. B. S., n°. 41.)

Bij Min. Res. van 21 Januari 1910, D/S, n°. 60, werd bepaald, dat de pantserschepen type *Kortenaer* van eene vuurleiding-installatie voorzien zullen worden.

De wisselprijs voor persoonlijke schietoefeningen werd bij Min. Res. van 10 November 1909, S/B, n°. 62, toegekend aan Hr. Ms. *Tromp*, die voor gevechtsschietoefeningen aan Hr. Ms. *Koningin Regentes* (Min. Res. van 24 December 1909, S/B, n°. 54).

Aangezien het herhaaldelijk bleek, dat aan boord van torpedobooten de buizen in de patronen scherpe van 5 cM. gew. loswerkten, werd bij Min. Res. van 4 November 1909, D., n°. 44, bepaald, dat deze buizen door middel van kornnagel-punten vastgezet zullen worden. Nieuw aan te schaffen granaten van dit kaliber zullen voorzien zijn van een borgschroefje voor bovengenoemd doel.

De baksinrichting der kanons van 21 cM. A. n°. 1 m.p. aan boord pantserschepen type *Kortenaer* werd zoodanig gewijzigd, dat de bakser over de richtmiddelen richtende het kanon kan baksen, zoodat bij deze kanonnen ook de meer moderne wijze van bediening wordt toegepast. (Min. Res. van 14 Maart 1910, D., n°. 56.)

De stalen granaten van 21 cM. A., benevens die der patronen scherpe van 15 cM. st. aan boord der pantserschepen type *Kortenaer* worden voorzien van eene springlading (plastrotyl) en respectievelijk van eene buis, schok,

n°. 11 gd. en van eene buis, schok, n°. 10 gd. (Min. Res. van 15 Maart 1910, D/S, n°. 78.)

Ten einde over instrumenten te kunnen beschikken, waardoor het stroomverbruik der electrisch gedreven munitieliften kan worden gemeten, werden de aperiodische contrôleampèremeters ingevoerd, welke ingevolge Min. Res. van van 16 Maart 1910, D., n°. 68, aan boord der pantserschepen verstrekt zullen worden.

Een nieuw schietreglement voor geschut, waarbij van eenigszins andere denkbeelden werd uitgegaan dan waarop het tot nu bestaande berustte en waardoor ook zooveel mogelijk tegemoet gekomen werd aan de onvolmaaktheden in het vorige, werd ingevoerd bij Min. Res. van 28 Mei 1910, D, n°. 68. In verband hiermede werd tevens overgegaan tot het verstrekken van stophorloges aan boord der schepen (Min. Res. van 30 April 1910, D, n°. 54) en een nieuw model schietboekje ingevoerd. (Min. Res. van 17 Juni 1910, D, n°. 56.)

Het aantal geweerschietinrichtingen en geweren tot kamerschietoefeningen werd bij Min. Res. van 23 Juni 1910, D, n°. 57, aan boord der pantserschepen type *Koningin Regentes*, *Tromp*, *Heemskerck* en *De Zeven Provinciën*, benevens aan boord der pantserdekschepen, uitgebreid tot 3.

Een wisselprijs (VAN WASSENAER VAN ROSANDE-prijs) voor het gevechtsschieten aan boord der torpedobooten werd ingesteld. (Min. Res. van 16 Juli 1910, S. D/B, n°. 58.)

Aangezien het eene hoogst enkele maal is voorgekomen, dat het lichaam der granaten van 7,5 cM. achter den koperband een weinig werd ingesneden door de velden, zoo worden genoemde granaten sedert 1 Januari 1910 opgeleverd met eene iets kleinere ml. daar ter plaatse. Ten einde deze granaten bij het confectionneeren der patronen goed stijf in de huls te bevestigen (hetgeen zeer noodzakelijk is) moeten de hulzen van 7,5 cM. aan de monding

0,5 mM. vernauwd worden, waartoe eene pot dient, welke gebruikt wordt bij de bestaande handpers tot gereedmaken en sloopen van patronen van 7,5 cM.; deze aanvullingswerktuigen werden aangeschaft. (Min. Res. van 6 Augustus 1910, D, n°. 54.)

Aangezien de vaste afvuurinrichtingen bij verschillende kanons nog niet geheel aan de verwachtingen voldeden, werden bij de kanons van 15 cM. in toren aan boord Hr. Ms. *Tromp* deze inrichtingen geheel gewijzigd en zal daar aan boord, evenals aan boord Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*, het afvuren dier kanons langs den electromagnetischen weg plaats hebben, waarbij het sluiten van den stroom kan geschieden door den richter, waartoe in het handwiel van den elevatietoestel eene daartoe geëigende inrichting is aangebracht. (Min. Res. van 18 Augustus 1910, D, n°. 19.)

Ook bij de kanons van 7,5 cM. wordt naar eene betere afvuurwijze gezocht, zoodanig dat de richter het handwiel van den elevatietoestel niet behoeft los te laten om te kunnen afvuren. Twee verschillende, doch op hetzelfde principe berustende, ontwerpen zijn daartoe in beproeving aan boord Hr. Ms. *Heemskerck*.

Het eene ontwerp is uitgevoerd naar de denkbeelden van den commandeerenden officier van Hr. Ms. *Bellona*, het tweede naar dat van den luitenant ter zee der 1ste klasse C. F. Steffelaar. (Min. Res. van 20 September 1910, D, n°. 56.)

De affutages der kanonnen van 7,5 cM. n°. 3 aan boord Hr. Ms. *Tromp* zijn bereids ingericht naar laatstgenoemd denkbeeld. (Min. Res. van 6 Augustus 1910, D, n°. 60).

Ingevolge Min. Res. van 19 September 1910, D, n°. 54, werd de verstrekking van projectielen van 28 cM. A. aan boord der monitors gewijzigd en gebracht op 40 granaten gewoon van 28 cM. A. L/2, 8, gd. en 65 granaten st. van 28 cM. A. L/2, 8, lg. per kanon.

Geleidelijk zullen de kanons van 15 cM. n°. 3 en 4

voorzien worden van gekoppelde richtmiddelen, waarbij de richter zal beschikken over een kijker met veranderlijke vergrooting (15—5 ×) en de bakser over eene zoodanige met constante vergrooting (de nu ter linkerzijde aangebrachte); aangezien eerstgenoemde kijkers niet inschuifbaar zijn en derhalve meer blootstaan aan beschadiging bij minder oordeelkundige behandeling, zullen ook palinrichtingen aangebracht worden, waardoor deze beschadigingen zooveel mogelijk voorkomen zullen worden. Bij de kanons van 15 cM. n°. 3 (afkomstig van Hr. Ms. *Gelderland*) opgesteld aan boord Hr. Ms. *Kortenaer*, en bij de kanons van 15 cM. M° 5 op m.p.affuit aan boord Hr. Ms. *Heemskerck*, is een en ander bereids uitgevoerd. (Min. Res. van 9 Mei 1910, D, n°. 68 en die van 8 October 1910, n°. 30, C.)

Overigens werd voortgegaan met de wijzigingen uit te voeren aan geschut en affutage in een vorig jaarverslag vermeld, zooals het wijzigen standplaats torencommandant (richter) en inrichten standplaats bakser bij de kanons van 24 cM. aan boord Hr. Ms. *Tromp*, het wijzigen der richtmiddelen, het aanbrengen van de veerende draging der tappen bij die kanons, vervolgens het geheel wijzigen der affuiten en richtmiddelen van de kanons van 15 cM. aan boord van genoemd pantserschip, zooals een vorig jaar geschied is aan boord Hr. Ms. *Heemskerck*.

De kanonnen van 7,5 cM. aan boord Hr. Ms. *Tromp* werden voorzien van prismakijkers, nachtrichtmiddelen en accumulatoren-batterijen, terwijl de opzetstangen voorzien werden van mg. strooken. Aan boord van bovengenoemd pantserschip en aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* werden springgranaten voor de kanons van 24,15 en 7,5 cM. verstrekt, naar hetzelfde principe als in het vorige jaarverslag vermeld. (Min. Res. van 9 Mei 1910, D, n°. 68.)

Aan alle pantserschepen type *Regentes* werd eene tweede laadgoot met Weston-takel en projectiellichter n°. 7 voor

de munitiebergplaatsen verstrekt, zoodat de munitie-aanvoer in beide torens vlugger kan geschieden. (Min. Res. van 9 Mei 1910, D, n°. 68.)

Voortgegaan werd met het omwerken van rookvrij buskruit van oudere merken tot rookvrij buskruit van 2 ($1^1/_2$) en 3 ($2^1/_2$) mM., met zeer goede resultaten.

Eveneens werd voortgegaan met het aanschaffen van uitrustingsgoederen van geweven stof, zoodat, na vertrek der pantserschepen Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* en *Tromp*, het eskader in Nederlandsch-Indië met deze goederen geheel uitgerust zal zijn.

In beproeving zijn nog twee verschillende mikken en opstellingen voor de mitrailleurs systeem SCHWARZLOZE, op te stellen aan boord der torpedobootjagers. (Min. Res. van 22 Augustus 1910, D, n°. 45.)

PROEVEN OP HET GEBIED DER ARTILLERIE AAN BOORD HR. MS. „BELLONA".

Bij de kanons van 7.5 c.M. no. 2 trad, nu, onder de werking van het nieuwe snelvuurgeschut, meer neiging tot snel vuren ontstond, de gebrekkige wijze van afvuren sterk op den voorgrond.

Er werd daarom, met instemming van den Inspecteur over de artillerie van de Marine, met eigen middelen eene afvuurinrichting ontworpen, waarbij de richter afvuurt door het achteruithalen van den handel van het handwiel-bakstoestel.

Daarna werd de vervaardiging van deze inrichting gelast voor Hr. Ms. *Heemskerck*, ten einde haar te beproeven in vergelijking met die ontworpen door den luitenant ter zee der 1e klasse C. T. STEFFELAAR, welke hetzelfde doel beoogt.

Behalve verschillende ladingsbepalingen (o.a. die voor kanons van 21 c.M. A. no. 1 met R. B. M. no. 4), keuringen van buskruit, hulzen en staalplaten voor gierschijven, werden de volgende proeven genomen:

1°. verschillende wijzen van opstelling voor den mitrailleur, systeem Schwarzlose werden beproefd, om tot eene keuze daaromtrent te komen. De beproeving leidde nog niet tot een definitief resultaat; uit twee wijzen van opstelling zal aan boord van een torpedobootjager nog eene andere keus moeten worden gedaan.

Bij de eene rust het wapen direct op een stoel, bij de andere in eene mik, die gelegenheid geeft eene meebewegende doos met patroonband aan te hangen; de mik rust dan wederom in een stoel.

Bij de eerstgenoemde opstelling is een kanonbediende noodig voor het klaren van den patroonband; bij de tweede kan deze bediende worden gemist.

Deze gelegenheid werd tevens benut om de voor de Marine wenschelijke wijzigingen aan het wapen na te gaan.

2°. eene inrichting tot het plotseling doen verschijnen en weder verdwijnen van de kopschijf, ten dienste der revolverschietoefeningen, werd ontworpen en beproefd.

3°. geassisteerd werd bij het ter beproeving beschieten van ladingkamers van torpedo's, gevuld met trotyl.

4°. in beproeving zijn automatisch-telescopische richtmiddelen, ontworpen door den luitenant ter zee der 1e klasse J. C. van Iterson, bij het kanon van 12 c.M. no. 3.

De bedoeling dezer richtmiddelen is om die gedurende het gedeelte van het gevecht, waarin afstandmeten en vuurleiding nog intact zijn, als gewone kijkerrichtmiddelen te bezigen, terwijl zij in een later stadium, als men anders wellicht op afstandschatten zou zijn aangewezen, als afstandmeter kunnen dienst doen. De handbeweging voor het afstandmeten stelt dan tevens automatisch den kijker voor de bij dien afstand behoorende opzethoogte en normale zijdelingsche correctie.

Bij de beproeving van dit ingenieus bedacht instrument deden zich enkele bezwaren van technischen aard voor, naar welker opheffing gestreefd wordt.

Torpedodienst.

I. *Personeel.*

Gedurende het verslagjaar werd het bevel over Hr. Ms. torpedo-instructieschip *Koningin Emma* gevoerd door den kapitein ter zee W. Naudin ten Cate, dat over Hr. Ms. *Schorpioen* door den kapitein ter zee C. W. de Visser en dat over Hr. Ms. *Vulkaan* door den kapitein-luitenant ter zee A. C. Dunlop.

De luitenant ter zee der 1ste klasse K. F. Sluijs, die tot het einde van den zomercursus 1909 was opgetreden als groepscommandant te Willemoord, werd vervangen door den luitenant ter zee der 1ste klasse J. Voogd.

Te Hellevoetsluis werd de functie van groepscommandant vervuld tot het einde van den zomercursus 1909 door den luitenant ter zee der 1ste klasse W. A. VAN AKEN, daarna door den luitenant ter zee der 1ste klasse J. DE LANGE, welke laatste in September 1910 vervangen werd door zijn ranggenoot P. E. K. EBBINGE WUBBEN.

De luitenant ter zee der 1ste klasse R. P. C. SPENGLER bleef gedurende dit jaar gedetacheerd bij de fabriek van WHITEHEAD & Co. te Fiume.

Gedurende den zomercursus werden officieren, die eenige jaren te voren bij den Torpedodienst geplaatst waren geweest en bij mobilisatie weder voor dien dienst bestemd waren, afwisselend voor den tijd van ongeveer drie weken wederom bij dezen tak van dienst gedetacheerd: de luitenants ter zee der 1ste klasse om dienst te doen als bootscommandant en groepscommandant; de luitenants ter zee der 2de klasse geplaatst op een der booten als ondergeschikt officier. In den afgeloopen zomer hebben 12 officieren aan deze herhalings-oefening deelgenomen.

Het aantal bij den Torpedodienst gedetacheerde officieren (waaronder ook die voor herhalings-oefeningen opkwamen) was in den regel zoodanig, dat boven de officieren, belast met de inschietwerkzaamheden en de voor de studie van torpedozaken geplaatsten, genoeg beschikbaar waren voor de bemanning van 12 torpedobooten van verschillend type.

Aan het personeel van den Torpedodienst werd in verschillende vakken les gegeven, terwijl gedurende den zomercursus door oordeelkundige verwisseling getracht werd het geheele personeel zooveel mogelijk aan de oefeningen te doen deelnemen.

Gedurende een gedeelte van het verslagjaar werd een aantal zeemiliciens in de betrekking van torpedist en stoker, zoowel voor herhalings- als voor eerste-oefening bij den Torpedodienst geplaatst.

Na gunstig afgelegd examen kon aan 26 matrozen in opleiding voor torpedist het brevet worden uitgereikt.

Den 1sten Februari 1910 werd te Willemsoord de nieuwe cursus voor matroos-torpedist met 33 matrozen geopend, waarvan te Hellevoetsluis afwisselend 6 matrozen in opleiding waren.

Meermalen werd aan machinekamerpersoneel van Hr. Ms. instructieschip *Van Speyk* en aan machinekamerpersoneel en torpedisten der Marine-Reserve gelegenheid tot oefening gegeven.

In April 1910 werd begonnen met de duikoefeningen, waaraan, behalve door de geschikt bevonden matrozen in opleiding, werd deelgenomen door de timmermans-leerlingen en een aantal stokers van Hr. Ms. *Van Speyk*, terwijl ook door oefeningen de bekwaamheid der geoefende duikers zooveel mogelijk werd onderhouden. Aan 28 schepelingen kon het „brevet van geoefend duiker" worden uitgereikt.

Gedurende het verslagjaar werden 9 matrozen-torpedomaker aangenomen en ter verdere vorming gedetacheerd aan boord Hr. Ms. *Vulkaan*.

II. *Materieel.*

Tot 9 October 1909 werden de zomeroefeningen voortgezet, waarna de meeste booten tengevolge Min. Res. d.d. 9 October 1909, Bureau S.D.B., No. 53, in dienst werden opgelegd en in conservatie gebracht. Te Willemsoord bleven Hr. Ms. *G* 11, *Krakatau*, *Jasper Leynssen* en *Hekla* beschikbaar voor vaaroefeningen gedurende de wintermaanden, Hr. Ms. *G* 11 tevens voor inschietwerkzaamheden, terwijl te Hellevoetsluis voor het eerste doel Hr. Ms. *Goentoer* of *Nobo* en Hr. Ms. *Heimdall* in dienst werden gehouden.

Hr. Ms. onderzeeboot No. *I* ging tot einde November voort met lanceeren en houden van vaaroefeningen en werd daarna in herstelling gegeven.

Hr. Ms. *Jasper Leijnssen* en *Krakatau* werden respectievelijk 16 November 1909 en 17 Januari 1910 vervangen door Hr. Ms. *Jacob Hobein* en *Batok*.

Den 23sten d.a.v. namen de zomeroefeningen een aanvang: te Willemsoord aanvankelijk met de booten *G* 11, *Ophir* en *Pangrango*, vormende groep XI, *G* 9, *Jacob Hobein* en *Hekla*; te Hellevoetsluis de *G* 5, *G* 3 en *G* 7, vormende groep IV, *G* 8 en *Goentoer*.

In de maand April 1910 werden te Willemsoord nog in dienst gesteld de *Rindjani* en de *Batok*, terwijl de *G* 9 vervangen werd door de *G* 10; 1 Juli werd ook de *G* 9 wederom in dienst gesteld; de onderzeeboot n°. *I* begon 1 April na beëindiging der herstellingen de oefeningen. Te Hellevoetsluis werd gedurende den zomer de *Goentoer* vervangen door de *Lamongan* en later door de *Foka*.

De *G* 10 en *G* 8 waren aangewezen als proefboot, respectievelijk te Willemsoord en te Hellevoetsluis.

Hr. Ms. *Rindjani* was in hoofdzaak bestemd voor de herhalingsoefeningen van officieren met mobilisatie-bestemming Torpedodienst.

Hr. Ms. *Batok* te Willemsoord en Hr. Ms. *Goentoer* (later *Lamongan* of *Foka*) te Hellevoetsluis deden dienst voor vaaroefeningen der onderofficieren; Hr. Ms. *Jacob Hobein* voor vaaroefeningen der wacht-officieren van het torpedo-instructieschip *Koningin Emma* en Hr. Ms. *Hekla* voor schietoefeningen ter reede, terwijl zij meermalen ter beschikking waren van den garnizoenscommandant bij geschutoefeningen der forten.

De oefeningen bestonden in het houden van vaaroefeningen, zoowel door de booten afzonderlijk als in groepsverband en divisieverband, het houden van lanceeroefeningen en aanvalsmanoeuvres op schepen en andere vaartuigen, het schieten met geschut, des daags en des nachts, en het visschen van mijnen, het seinen met vuurtorens en kust-

wachtposten. Meermalen vereenigde zich groep XI met groep B (*Rindjani*, *G* 9 en *G* 10 of *Batok*) of groep IV tot eene divisie, waarmede vaar- en aanvalsoefeningen werden gehouden.

Te Hellevoetsluis werden met de *Frans Naerebout* proefnemingen gehouden in het visschen naar verspermijnen.

4, 5 en 6 Augustus namen *G* 10 en *Batok* en 8 en 9 Augustus alle beschikbare booten type *Ophir* van Willemsoord, met de kustdivisie, deel aan de oefeningen met de gemobiliseerde kustwachtposten op Texel en Vlieland.

Van af 19 September namen alle booten van Willemsoord, behalve *Jacob Hobein* en *Hekla*, en van Hellevoetsluis de *G* 7, *G* 8 en *Foka* deel aan de oefeningen en manoeuvres onder leiding van den directeur en commandant der Marine te Hellevoetsluis.

Meermalen werden door de torpedobooten oefeningstochten in zee gehouden van 1 of 2 etmalen.

Bij deze tochten waren steeds de beschikbare exercitietorpedo's aan boord.

De verdere oefeningen en werkzaamheden bestonden in hoofdzaak uit:

1. het doen van contrôle-schoten aan boord van de torpedobooten;

2. het doen van lanceeringen voor het regelen van torpedo's en voor verschillende proefnemingen;

3. het verleenen van assistentie bij het doen van contrôle-schoten aan boord der schepen;

4. het verzamelen van gegevens betreffende stoomvermogen, het bepalen van draaicirkels en in 't algemeen verzamelen van die gegevens, welke in het devies behooren, voor zoover deze daar nog ontbraken;

5. oefeningen in het seinen met dag- en nachtseinmiddelen, zoowel op de booten onderling als met de kustwachtposten;

6. het houden van de voorgeschreven oefeningen met geschut;

7. het oefenen in het visschen van verspermijnen.

III. *Proeven.*

1. Onderzoek naar het nut van het verstrekken van een schotsafpasser aan boord van de torpedobooten;

2. beproeving van Hartguss-roosterijzers van de firma J. HAMER & Co.;

3. beproeving van verschillende verfsoorten als bedekkende laag der torpedokanonnen en van den romp der booten;

4. beproeving nachtrichtmiddelen van de kanons van 5 cM.;

5. beproeving indicateur-koppeling VAN BOVEN;

6. beproeving dubbel-sextant HUMMEL;

7. nadere beproeving FRAHM's slagenteller met en zonder aanwijzer op de brug;

8. beproeving draadlooze telegrafie;

9. beproeving van afstandmeter BARR & STROUD (navigatie);

10. beproeving concept-Manoeuvreerboek;

11. onderzoek naar het nut van het verstrekken van waakrokken gedurende de wintermaanden;

12. beproeving van Duitsche en Limburgsche briquetten als brandstof;

13. proeven met vergroot roer op een der *G*-booten;

14. beproeving van Engelsche Oostkust-kolen;

15. onderzoek naar het nut van het verstrekken van eene parallel-liniaal aan boord van de torpedobooten;

16. proeven op torpedogebied, waarbij o. m.:

nadere beproeving van beenderolie voor inwendige smering;

beproeving grootere roerklikken en verzwaarde regelingsbufferveeren voor torpedo I^{150} en XII;

beproeving van exercitie- en indicateurladingkamers met opdrijf-inrichting;

beproeving van eene klem op hor. roeren, ten einde de torpedo aan de oppervlakte te doen loopen;

beproeving 2 WHITEHEAD-torpedo's II^{150}, met verwarmingsinrichting.

De lanceerwerkzaamheden op de inschietplaats betroffen:

beproeving van 2 WHITEHEAD-torpedo's II^{150}, met verwarmingsinrichting;

beproeving van indicateurs;

beproeving van opdrijf-inrichtingen;

beproeving van nettensnijders;

bepaling van de snelheid van verschillende torpedo's;

keuring van eene partij lanceerkruit, afkomstig van de Gezamenlijke Buskruitmakers van Noord-Holland, Utrecht en Zeeland.

Bovendien werd eenig duikermaterieel voor de inventarissen van in dienst te stellen schepen gekeurd.

De lanceerwerkzaamheden eindigden 23 November 1909 en werden 26 April 1910 hervat.

IV. *Verschillende bijzonderheden.*

In Juli 1910 werd door groep XI en door groep IV een 2×24 uurstocht gemaakt en werd na afloop daarvan binnengeloopen door groep XI te Antwerpen en door groep IV te Bremerhaven.

5 en 11 Juli werden overdag en 's nachts respectievelijk door Hr. Ms. *G* 9 en groep XI de oorlogsbetonning beproefd van Scheurrak, Oude Vlie en Inschot.

15 Augustus vertrok groep IV van Hellevoetsluis naar Blyth, op de Oostkust van Engeland, van waaruit beurtelings door een der booten politietoezicht werd uitgeoefend op de visscherij in de Noordzee. 24 Augustus vertrokken groep XI en B in divisieverband naar Blyth, waar groep XI groep IV afloste, terwijl groep B met groep IV in divisieverband naar Nederland terugkeerde. Groep XI verliet 2 September

Blyth en was 3 September terug te Willemsoord. Hr. Ms. *G* 11 had in dien tijd Hartlepool bezocht om kolen te laden.

14 September vertrokken alle beschikbare booten van Willemsoord en Hellevoetsluis, behalve *Jacob Hobein* en *Hekla*, naar Amsterdam, ter gelegenheid van het bezoek van Hunne Majesteiten den Koning en de Koningin van België, en 19 September naar het Zuider-frontier, tot deelneming aan de oefeningen en manoeuvres aldaar.

In het afgeloopen verslagjaar hadden te Willemsoord 434 en te Hellevoetsluis 109 lanceeringen plaats.

V. *Mutatiën torpedobooten.*

Namen der booten.	In dienst gesteld op:	Uit dienst gesteld op:	In dienst opgelegd op:
	Willemsoord.		
G 4	Was 1 Oct. '09 in dienst		9 October 1909
	„ 1 „ '09 „ „		9 „ 1909
G 9	23 Maart 1910		21 April 1910
	1 Juli 1910		
G 10	Was 1 Oct. '09 in dienst		9 October 1909
	21 April 1810		
G 11	Was 1 Oct. '09 in dienst		
G 12	„ 1 „ '09 „ „		9 „ 1909
Krakatau	„ 1 „ '09 „ „	17 Januari '10	
Jasper Leijnssen	„ 1 „ '09 „ „	16 November '09	
Hekla	„ 1 „ '09 „ „		
Jacob Hobein	16 November 1909		
Batok	22 Januari 1910		23 Maart 1910
	16 April 1910		
Ophir	23 Maart 1910		
Pangrango	23 „ 1910		
Rindjani	15 April 1910		
Empong		4 Februari '10	Was 1 Oct. '09 in dienst opgelegd.
	Hellevoetsluis.		
Foka	Was 1 Oct. '09 in dienst		16 October 1909
	7 September 1910		
Goentoer	Was 1 Oct. '09 in dienst	1 Augustus 1910	
Habang	„ 1 „ '09 „ „		16 October 1909
Nobo	„ 1 „ '09 „ „		2 April 1910

Namen der booten.	In dienst gesteld op:	Uit dienst gesteld op:	In dienst opgelegd op:
G 5	23 Maart 1910		26 April 1910
G 6	23 „ 1910		
G 7	23 „ 1910		
G 8	23 „ 1910		
Lamongan	1 Augustus 1910	9 September '10	
Makjan	2 Mei 1910		4 Augustus 1910
Michiel Gardeyn		Was 1 Oct. 1909 buiten dienst	22 April 1910
Christ. Cornelis		Was 1 Oct. 1909 buiten dienst	22 „ 1910
Willem Warmont		Was 1 Oct. 1909 buiten dienst	22 „ 1910

Personeel.

Betreffende het personeel werden gedurende het tijdvak 1 October 1909—1 October 1910 o. m. de navolgende maatregelen getroffen:

Bij Min. beschikking van 29 September 1909, n°. 35, werden in het „Reglement voor de opleiding van seiners" wijzigingen aangebracht, verband houdende met de opheffing van de opleiding tot seiner der 2e klasse te Amsterdam, welke opheffing reeds bij Min. beschikking van 12 Maart 1909 n°. 37, — zie jaarboek 1908—09 blz. 141 —, in beginsel was vastgesteld.

Bij Min. beschikking van 13 October 1909, n°. 54, werd bepaald, dat machinisten, die eenige jaren in hunnen rang hebben gediend en blijk hebben gegeven ijver, lust, geschiktheid en voldoende mate van zelfstandigheid te bezitten, op verzoek in aanmerking kunnen worden gebracht voor eene plaatsing bij eene machinefabriek gedurende ongeveer een jaar, ten einde den bouw, de herstelling en het stellen van stoomwerktuigen te volgen en aan de werkzaamheden deel te nemen.

Bij Min. beschikking van 18 October 1909, n°. 53, werd Hr. Ms. instructieschip *Das* aan den dienst voor de Koninklijke Marine-Reserve onttrokken. In verband met de omstandigheid, dat de aanneming voor de rangen van machinist bij genoemde Reserve van personen, die niet als hoofdmachinist, machinist of adjunct-machinist bij de Zeemacht hebben gediend, reeds sedert 1 Januari 1907 was gesloten, was het aantal leerling- en adjunct-machinisten der Marine-Reserve dermate verminderd, dat Hr. Ms. *Das* niet meer als instructieschip dier Reserve behoefde te worden benut.

Bij Kon. besluit van 17 November 1909, n°. 96, werd vastgesteld een gewijzigd „Reglement op den inwendigen dienst aan boord van Hr. Ms. oorlogsschepen." O. m. werd, ter voorziening in eene leemte in de bepalingen betreffende de rechtsbelangen van het Marine-personeel, daarin eene regeling opgenomen van de wijze, waarop klachten of bezwaren tegen eene vermeende onbillijke behandeling moeten worden behandeld.

Bij Kon. besluit van 25 November 1909, n°. 63, werd vastgesteld eene gewijzigde „Regeling van het personeel van den Marine-stoomvaartdienst", waarin, in verband met de geleidelijke opheffing van het personeel stokers voor binnenlandschen dienst —, de voorschriften voor dit personeel, welke tot nog toe in een afzonderlijk hoofdstuk der Verordeningen voorkwamen, werden opgenomen.

Voorts werd o. a., door het instellen van den rang van opperstoker, ook voor de stokers het bereiken van den rang van adjudant-onderofficier in het vooruitzicht gesteld.

Bij Kon. besluit van 3 December 1909, n°. 47, werden nieuwe regelingen van het korps monteurs en het korps

geweermakers, benevens nieuwe reglementen voor de opleidingen tot die hoedanigheden vastgesteld. O.m. werd door invoering dezer nieuwe voorschriften de leiding van het onderwijs aan de monteurs en de verantwoordelijkheid voor die leiding in ééne hand gelegd, door het *technisch* onderwijs aan de bemoeiïngen van den commandant van Hr. Ms. wachtschip te Amsterdam te onttrekken en den electro-technicus der Marine als hoofd van dat onderwijs aan te wijzen, terwijl gemelde commandant slechts met de *militaire* vorming der in opleiding zijnde monteurs bleef belast.

Bij Min. beschikking van 15 December 1909, n°. 76, werd in beginsel besloten tot opheffing der kantoren van aanneming der Marine te Groningen en te Nijmegen. Opgericht in een tijd, dat weinig lust tot dienstneming bij de Koninklijke Marine bestond, was de handhaving van deze kantoren, nu het aantal voor den zeedienst aangenomen jongens in de laatste jaren aanzienlijk was gestegen, overbodig geworden.

De datum van opheffing van gemelde kantoren werd nader vastgesteld: voor dat te Groningen op 1 Mei 1910 en voor dat te Nijmegen op 1 Januari 1911.

Bij Min. beschikking van 18 December 1909, n°. 56, werd vastgesteld een nieuw „Reglement op het afnemen van de examens voor officier-machinist en hoofdmachinist."

Bij Kon. besluit van 5 Januari 1910, n°. 22, werden wijzigingen aangebracht in het „Reglement voor de Marine-Machinistenschool." O. m. werden in het programma voor het toelatingsexamen verschillende veranderingen aangebracht en werd zoowel de minimum- als de maximum-leeftijd voor toelating met een jaar verhoogd.

Bij Kon. besluit van 7 Januari 1910, n°. 39, werd vastgesteld eene nieuwe „Regeling van de examens in de verschillende korpsen der Zeemacht".

Bij Kon. besluit van 3 Maart 1910, n°. 37, werden, in afwachting van de herziening van de betrekkelijke hoofdstukken der Marine-verordeningen, betreffende aanneming en opleiding van personeel der zeemacht, verschillende bepalingen vastgesteld.

O. a. werd de leeftijd, waarop jeugdige personen als jongen bij den zeedienst kunnen worden aangenomen, van $13^1/_2$ jaar op 14 jaar gebracht.

Voorts werd de opleiding van matroos der 1ste klasse tot kwartiermeester uit de Directie Hellevoetsluis overgebracht naar de Directie Willemsoord.

Bij Kon. besluit van 21 Maart 1910, n°. 89, werd in de „Regeling van het personeel onderofficieren en mindere schepelingen bij de Koninklijke Marine, voor zoover niet afzonderlijk geregeld" en in het „Reglement op den victualiedienst" verschillende aanvullingen en wijzigingen aangebracht, verband houdende met het aan schepelingen toekennen van voedinggeld bij verlof en permissie.

Bij Min. beschikking van 6 April 1910, n°. 50, werden bepalingen vastgesteld betreffende het op gezette tijden doen onderzoeken van de gezichtsscherpte der zeeofficieren, onderofficieren-torpedist en onderofficieren-seiner.

Bij Kon. besluit van 22 April 1910, n°. 77, werd aan het hoofdbestuur der Nationale Christen-Officieren-Vereeniging eene jaarlijksche subsidie toegekend, ten einde het voor deze vereeniging mogelijk te maken te Helder een predikant aan te stellen, voor de verzorging der geestelijke belangen van het Marine-personeel.

Bij Kon. besluit van 23 April 1910, n°. 76, werden de bepalingen op de huwelijken der officieren van de zeemacht herzien. O. a. werd het Kon. besluit van 14 Februari 1872, n°. 18, houdende bepaling, dat een officier van de zeemacht niet in het huwelijk mag treden, dan na daartoe de Koninklijke toestemming te hebben verkregen, ingetrokken. In verband hiermede werden bij Kon. besluit van 12 Mei 1910, n°. 63, ook de beperkende bepalingen betreffende het huwen van onderofficieren en mindere schepelingen ingetrokken.

Bij Kon. besluit van 20 Juni 1910, n°. 44, werden in de „Regeling van het personeel onderofficieren en mindere schepelingen bij de Koninklijke Marine, voor zoover niet afzonderlijk geregeld" en in het „Reglement betreffende de opleiding en aanstelling van kanonniers" verschillende wijzigingen en aanvullingen aangebracht, verband houdende met de aanvaarding der beginselen in het nieuw samengestelde schietreglement geschut toegepast.

Bij Kon. besluit van 27 Juni 1910, n°. 81, werden nieuwe reglementen vastgesteld voor de opleiding van jongen tot matroos en voor de opleiding van matroos der 1ste klasse tot kwartiermeester, welke reglementen in overeenstemming werden gebracht met de bepalingen, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 3 Maart 1910, n°. 37 (zie hiervoren pagina 137). Daarenboven werden in die reglementen meerdere gewijzigde bepalingen opgenomen, waardoor o. a. de practische oefeningen der jongens, in stede van aan boord der tot nu toe daarvoor bestemde kanonneerbooten, voor den vervolge ook gedeeltelijk plaats hebben aan boord van een actief schip.

Bij Kon. besluit van 3 Augustus 1910, n°. 21, werden nieuwe „Bepalingen betreffende aanneming en reëngagement

van personeel der Zeemacht" vastgesteld. In deze nieuwe bepalingen werden o.a. ten aanzien van de aanneming en het reëngagement van personeel van het korps Mariniers zooveel mogelijk dezelfde regelen toegepast als voor het overige personeel der zeemacht gelden.

Verslag omtrent het beheer der uitspanningslectuur bij de Koninklijke Marine, loopende van den 1sten September 1909 tot den 1sten September 1910.

Aan de leeszaal aan boord Hr. Ms. wachtschip te Amsterdam, aan de Marine-cantine te Willemsoord en Hellevoetsluis en aan de Mariniers-cantine te Amsterdam, Willemsoord en Rotterdam werden de ondervolgende couranten en tijdschriften verstrekt: „de Wereldkroniek", „de Prins", „het Tijdschrift voor het Nederlandsche Zeewezen", „Boon's-Magazijn", „Nieuws van den Dag", „Vliegend Blaadje met Zondagsblad", „Orgaan van den Volksbond, vereeniging tegen drankmisbruik" en „Spoorboekje Zomer- en Winterdienst".

Van deze tijdschriften en couranten ontvangt elke leeszaal één exemplaar, behalve van „de Prins", waarvan 3 exemplaren per leeszaal worden verstrekt.

Sedert den 1sten Januari 1910 is de naam „Boon's-Magazijn", veranderd in „Morks'-Magazijn", uitgevers C. Morks & Zn. te Dordrecht, en bleef de Commissie van het Boekenfonds, onder de zelfde voorwaarden, geabonneerd op dat tijdschrift.

De verzending van couranten naar Oost- en West-Indië had geregeld plaats; klachten werden niet ontvangen.

Het verstrekken van boekenkisten aan schepen en aan de verschillende leeszalen viel blijkbaar zeer in den smaak, getuige het belangrijk aantal aanvragen om verwisseling,

waaraan zoo mogelijk met den meesten spoed gevolg werd gegeven.

Vele boeken moesten dit jaar, in de in ruiling aangeboden kisten, door nieuwe worden vervangen, omdat ze door veelvuldig gebruik zeer in waarde waren achteruitgegaan en daardoor vernieuwing noodzakelijk was.

Ook dit jaar werd wederom de leeszaal aan boord Hr. Ms. wachtschip te Amsterdam het meest bezocht door zeemiliciens. De vaste bemanning maakt er zeer weinig gebruik van, hetwelk moet worden toegeschreven aan het geringe aantal schepelingen aan boord van dien bodem en de ruime gelegenheid tot ontspanning, welke Amsterdam aanbiedt.

De leeszalen in de Marine-cantines te Willemsoord en Hellevoetsluis werden redelijk, de leeszalen in de Mariniers-cantines te Amsterdam, Willemsoord en Rotterdam zeer druk bezocht.

Als correspondenten der commissie traden gedurende dit verslagjaar op: te Willemsoord, in het begin van het jaar, kapitein-luitenant ter zee J. C. Bentz van den Berg, thans kapitein-luitenant ter zee P. Sodenkamp; te Hellevoetsluis luitenant ter zee der 2e klasse T. J. Heeres; te Rotterdam luitenant ter zee der 2e klasse H. A. Romswinckel.

Voeding, kleeding en verpleging.

De proef met de verstrekking van gortwater met limoensap en suiker aan het machinekamerpersoneel gedurende de wachten, ter vervanging van gortwater met wijn, waarvan sprake is op blz. 145 van het jaarboek 1908/1909, had een zeer gunstig resultaat.

Het daaruit te bereiden mengsel bleek algemeen zeer gewild en als verfrissching tijdens de zware werkzaam-

heden, onder hooge temperaturen bij de machines en op de stookplaatsen, alleszins aanbeveling te verdienen.

Daarom werd bij Koninklijk besluit van 29 April 1910, n°. 52, aan de commandanten van Hr. Ms. schepen de bevoegdheid toegekend tot het verstrekken van dien drank en daarvoor te doen bezigen 0.10 L. gort, 0.015 L. limoensap en 0.04 KG. suiker per hoofd.

De uitgifte van gortwater met wijn werd echter ook behouden, wegens het opwekkend vermogen van wijn bij inzinking van krachten, doch met verdubbeling van de hoeveelheid wijn en toevoeging van suiker, en de keuze tusschen beide dranken aan de beoordeeling van de commandanten overgelaten.

De kleurstof van de blauwe hemdkragen en blauwe werkpakjes bleek, in de dracht en wasch, aan licht en reinigingsmiddelen geen voldoenden weerstand te kunnen bieden.

Daarom werd naar een ander verfmiddel omgezien.

Herhaalde hoog opgevoerde proeven genomen met zoogenaamd indanthren-blauw toonden de deugdelijke eigenschappen dier verfstof zoo voldongen aan, dat besloten werd het katoen voor hemdkragen en blauwe werkpakjes, op den tot dusverre gevorderden tint, voortaan daarmede te doen verven.

Ter tegemoetkoming aan klachten over de schoenen van wit doek (pompoesjes) aan boord in gebruik, werd een gewijzigd model ingevoerd, waarbij de zolen steviger en duurzamer aan de schoenen zijn gehecht en het doek is vervangen door een ander soort, dat zich beter voor het doel eigent en waarvan de soliditeit grooter is dan van dat, hetwelk eerst voor de vervaardiging werd gebezigd.

Voor het op kleur houden van dit schoeisel, is in den

inventaris der schepen, waar overeenkomstig de verordeningen pompoesjes worden gedragen, het artikel „pijpaarde" opgenomen, ter gratis verstrekking aan de bemanning.

Daar uit de rapporten betreffende den uitslag der proef genomen met lyxhair voor de vulling van matrassen voor hangmatten ten gebruike aan boord, medegedeeld op blz. 197 van het jaarboek 1907/1908, de mindere geschiktheid bleek van die stof om voor dat doel paardenhaar te vervangen, werd niet tot invoering overgegaan.

De proef daarmede als vulling voor de matrassen in het hospitaal te Willemsoord leidde echter tot gunstiger uitslag, doch het tijdvak, waarover die werd genomen, was te kort om een afdoend oordeel te kunnen vellen, waarom besloten is, die nog eenigen tijd voort te zetten.

Loodswezen, betonning, bebakening, verlichting en stormwaarschuwingsdienst.

In aansluiting aan het onder dit hoofd voorkomende in het vorig jaarboek, kan het volgende worden medegedeeld:

Het achtste stoomloodsvaartuig, met bestemming voor den kruispost Dungeness, van het 4de en 5de district, kwam gereed en werd den 16den Juli 1910 te Maassluis in dienst gesteld, ter vervanging van het zevende stoomloodsvaartuig, dat voorloopig in reserve werd opgenomen.

De nieuwe inrichting tot het geven van mistseinen te IJmuiden, de bouw van eene loodsen- en roeierswacht bij de nieuwe haven te Ter Neuzen, zoomede de verbetering der kustlichten te IJmuiden (laag licht), Vlieland (hoog en laag licht) en Scheveningen kwamen tot stand. Op 20 Januari 1910 werd op laatstgenoemden lichttoren een electrisch bliksemlicht ontstoken.

De verbetering van het kustlicht te Schiermonnikoog

en van het mistsignaal te Nieuwe-Sluis (Breskens), zoomede de bouw van het nieuwe lichtschip voor het station Noord-Hinder naderen hunne voltooiïng.

De proef met eene onderzeesche klok, verbonden aan eene lichtbrulboei, werd voortgezet.

In aanbouw werd gebracht het negende stoomloodsvaartuig, ter verdere uitvoering van het voornemen om de zeilloodsvaartuigen van het 4de en 5de district, voor kruispost Dungeness, geleidelijk door stoomloodsvaartuigen te doen vervangen.

Met de werkzaamheden voor den bouw van een nieuw wachtlokaal voor loodsen en roeiers ter Nederlandsche loodsstandplaats Antwerpen en van eene loods te Vlissingen voor den dienst der betonning, zoomede voor verbetering der geleidelichten te Hoek van Holland (hoog en laag licht), Borsele en Rilland, werd een aanvang gemaakt.

Geleidelichten werden opgericht te Nieuwendijk, voor het bevaren van den O.-ingang van het Vuilegat, en te Margarethapolder, voor de vaart in het O. deel van de Everingen en het Z. deel van het Middelgat.

De geleidelichten van Othenepolder en het licht te Oosterhoofd werden gebluscht.

De verlichting met lichtboeien verkreeg uitbreiding door het plaatsen van lichtboeien in de volgende vaarwaters:

1 Roompot (Ooster-Schelde);

1 Vaarwater boven Bath (Wester-Schelde).

De betonning, bebakening en verlichting in de verschillende vaarwaters werden, waar noodig, aangevuld, gewijzigd of verbeterd.

De post van den stormwaarschuwingsdienst te Vlieland (posthuis) werd, als zijnde voor de scheepvaart van geen belang, opgeheven.

Een tweede post van den stormwaarschuwingsdienst werd opgericht te IJmuiden.

Verslag omtrent de werkzaamheden, verricht aan het Proefstation van 's Rijks kustverlichting te Scheveningen, gedurende het tijdvak 1 September 1909—1 October 1910.

Nadat aan het einde der maand Augustus 1909 de bouw van het proefstation van 's Rijks kustverlichting te Scheveningen was gereed gekomen en de machine-installatie benevens de photometerbanken waren gesteld en beproefd, werd de inrichting 1 September d.a.v. betrokken.

Een zeer belangrijk gedeelte van den beschikbaren tijd van het aan deze inrichting verbonden personeel werd in het eerste bestaansjaar der inrichting besteed aan den electrischen leidingsaanleg, zoowel in het proefstation zelve als naar en in den kustlichttoren te Scheveningen, de montage van het nieuwe electrische bliksemlichttoestel in den kustlichttoren, den aanmaak en de plaatsing eener inrichting tot onderzoek en de partieele lichtsterktebepaling van optieken, alsmede de opstelling en den aanleg van eene inrichting tot het nemen van proeven met vetgas, Blau-gas (vloeibaar vetgas) en acetyleengas.

Voor zoover zulks van eene inrichting gezegd kan worden, die uit den aard der zaak telkens voor het onderzoek van nieuwe nog niet bekende of toegepaste zaken kan komen te staan, nadert de outilleering van het proefstation thans haar voltooiïng en moeten alleen nog eene luchtpomp worden geplaatst en leidingen worden aangebracht ten dienste eener inrichting tot beproeving en afregeling van onderzeesche kloktoestellen.

De nieuwe optieken voor Scheveningen en van het lichtschip n°. 7 (Noord-Hinder) werden onderzocht en, voorzien van de daarin behoorende lichtbronnen, werden van deze toestellen de lichtsterkten bepaald.

Van een reflector van het lichtschip Haaks werd de

gunstigste stand van een daarin te gebruiken electrische gloeilamp bepaald en de daarmede verkregen lichtsterkte gemeten.

Het vastlicht optiek 1ste grootte, afkomstig van den oostelijken lichttoren te IJmuiden, werd aan het proefstation opgesteld en nagegaan, op welke wijze daarin eene electrische gloeilamp kon worden aangebracht, welke het zelfde of beter resultaat gaf dan de daarin gebruikelijke 4 pits petroleumlamp, een en ander met het doel, die electrische lamp, gevoed door stroom van de centrale van het electrisch bliksemlicht van den oostelijken toren, als lichtbron te doen dienen voor het westelijke licht te IJmuiden, hetwelk als geleidelicht met hetzelfde karakter en minstens dezelfde intensiteit behouden moest blijven. Het beoogde doel werd bereikt door aanbrenging van een metaaldraadlamp van 600 H. K., waarmede een 1500 H. K. grootere totale lichtsterkte werd bereikt dan met de voordien gebruikte 4 pits petroleumlamp. Ten behoeve van dit licht werd verder een statief vervaardigd, voor eene bij eventueele storing in de electrische stroomlevering daarin te plaatsen petroleum-noodlamp. Ook werd voor dit geleidelicht eene automatische inrichting vervaardigd, waardoor bij vermindering van de lichtsterkte met 25 pCt. eene schel in werking wordt gesteld, waardoor het machinekamer-personeel van bovengenoemde centrale wordt gewaarschuwd. Door deze werken is niet alleen de lichtsterkte van het westelijk licht te IJmuiden verbeterd, doch is tevens de permanente bewaking van dit licht overbodig geworden, hetgeen eene besparing van 2 lichtwachters tengevolge heeft gehad.

Voor het automatische electrische bliksemlichttoestel op het Noorderhoofd te Hoek van Holland werd een reguleerweerstand aangemaakt en geplaatst, waardoor eene betere regeling van den omloopstijd van het toestel werd verkregen.

Voor de booglampen van het oostelijk licht te IJmuiden werden 12 nieuwe stelschroeven van de bovenkoolhouders vervaardigd, welke defect geraakt waren.

Van de 10 booglampen te Westkapelle en Terschelling, welke sedert 1907 in dienst zijn en waarbij zich verschillende gebreken voordoen, werden 3 stuks geheel uit elkander genomen en veranderd naar het verbeterde model sedert 1909 te IJmuiden in gebruik. Met den ombouw der 7 overige lampen wordt geleidelijk voortgegaan.

Het hulplicht, hetwelk bij den ombouw der kustlichten Westkapelle, Goeree en laatstelijk te Scheveningen heeft dienst gedaan, is aan het proefstation geheel uit elkaar genomen en nagezien. Verloren of ondeugdelijk geworden onderdeelen zijn weder bijgemaakt, zoodat dit toestel thans weder in uitstekenden staat gereed is om binnenkort te Hoek van Holland te worden opgesteld, tijdens den ombouw van het hooge kustlicht aldaar.

Het grootste gedeelte van den beschikbaren tijd werd in het afgeloopen jaar besteed aan het onderzoek van petroleum-gloeilichtverlichting. In verband met de verdere afwerking van het bestaande plan voor verbetering der verlichting langs de Nederlandsche kust, werd het dringend noodig om uit de verschillende bestaande petroleumgloeilichtsystemen dat systeem te kiezen, hetwelk voor algemeene invoering op die bewaakte kustlichttorens, welke niet van electrische installaties zijn voorzien, het beste zou zijn te achten. Tot nog toe waren 3 verschillende systemen in gebruik, waaronder de nieuwste inrichtingen, welke in Frankrijk en Duitschland algemeen ingevoerd zijn. Bij het vergelijken van die systemen bleek het evenwel spoedig, dat met elk systeem zeer verschillende resultaten bereikt kunnen worden, zoodat een nauwkeurig onderzoek noodig was naar den invloed, die verschillende factoren op de werking uitoefenen. Dit onderzoek, hetwelk ten slotte

geleid heeft tot eigen constructie van een geheel nieuw lamptype, heeft veel tijd en toewijding gevorderd, doch de bereikte resultaten zijn zeer bevredigend. De lichtsterkte, welke met dit nieuwe systeem praktisch bereikt wordt, is circa de dubbele van die, welke met de 2 beste in gebruik zijnde systemen in den dienst werd verkregen. Aan het einde van het verslagjaar was het onderzoek wat betreft het beste bij dit nieuwe systeem te gebruiken gloeikousfabrikaat nog niet beëindigd.

Het electrische bliksemlicht op den lichttoren te Scheveningen werd op 5 December 1909 op proef en op 20 Januari d. a. v. definitief in dienst gesteld. Van af deze indienststelling werd dagelijks de daarvoor benoodigde stroom geleverd.

In de machinekamer werd geregeld wacht gehouden tijdens het bedrijf en werden verder de noodige onderhoudsbezigheden verricht.

De beide Dieselmotoren stonden gedurende het verslagjaar elk 600 uren te werk.

Hydrographie.

Sedert 1 October 1909 zijn, wat Nederland en West-Indië betreft, verschenen:

Kaart 203, Monden van de Schelde,
„ 208, Nederlandsche kust,
„ 209, Haringvliet, Krammer, Volkerak en Hollandsch Diep,
„ 225, Vaarwaters naar de Zuiderzee, Zuidblad,
„ 226, Nederlandsche kust, IJmuiden tot Eems,

groote verbeteringen van:

Kaart 204, Zeegaten van Brouwershaven en Zierikzee en een nieuwe druk van de lichtenlijst.

De gravures der bestaande kaarten werden onderhouden

en bijgewerkt naarmate aan nieuwe oplagen behoefte bleek te bestaan.

In 1910 werden opnemingen verricht in de Zuiderzee en in het Zeegat van Zierikzee.

Wat Nederlandsch Oost-Indië betreft, verschenen:

Kaart N°. 20, O.-kust Sumatra, mond der Assahan-rivier,
" " 21, " " monden der Koealoe en Panei-rivier,
" " 22, O.-kust Sumatra, monden der Toelang Bawang en Mesoedji-rivier,
" " 24, O.-kust Sumatra, Siak-rivier, van den mond tot Siak,
" " 42, Riouw Archipel, straat Riouw en nabijliggende vaarwaters,
" " 48, O.-kust Sumatra, mond der Djambi-rivier (Koealoe Nioer),
" " 66, Java-zee en aangrenzende vaarwaters, blad II,
" " 72, W.-kust Sumatra, Batoe-eilanden,
" " 73, " " vaarwaters en ankerplaatsen nabij en beZ. de Batoe-eilanden,
" " 74, W.-kust Sumatra, Batoe-eilanden, vaarwaters nabij en beO. eiland Pini,
" " 79, N.-kust Java, blad II, Tandjong Priok tot Cheribon,
" " 80, N.-kust Java, blad III, Cheribon tot Semarang,
" " 105, Riouw-archipel, straat Doerian en nabij liggende vaarwaters,
" " 130, O.-kust Borneo, monden der Koetei-rivier,
" " 150, Z.-kust Borneo, hoek Poeting tot straat Laoet,
" " 158, O.-kust Borneo, Koetei-rivier, Moeara Berau en Koetei-rivier tot Tenggarong,

Kaart N°. 159, O.-kust Borneo, Koetei-rivier, Moeara Bajor, Bekapei en Djawa,
„ „ 269, Vaarwaters en ankerplaatsen op de Z.-kust van Flores,
„ „ 287, Z.-kust Borneo, Westblad,
„ „ 288, „ „ Middenblad,
„ „ 299, Kleine Soenda-eilanden, Flores, middenblad,
„ „ 342, N.-kust Celebes, Stroomenkaap tot Kwandangbaai,
„ „ 344, N.-kust Celebes, Tandjong Mariri tot Toloe,
„ „ 345, Vaarwaters en ankerplaatsen op de N.-kust van Flores, blad I,
„ „ 346, Vaarwaters en ankerplaatsen op de N.-kust van Flores, blad II,

groote verbeteringen van:

Kaart N°. 2, Oost-Indische Archipel, Westblad en
„ „ 165, W.-kust Sumatra, vaarwaters naar Padang,

een verbeterblad op kaart 277, vaarwaters en ankerplaatsen op de W.-kust van Sumatra, blad IV.

Schetskaart N°. 65

en aanvullingsbladen n°. 1, 2 en 1 resp. op den Gids van den Oost-Indischen Archipel, deel I, IV en V.

De gravures van de bestaande kaarten werden onderhouden en bijgewerkt naarmate aan nieuwe oplagen behoefte bleek te bestaan.

In Oost-Indië werd door Hr. Ms. *van Gogh* de opneming voortgezet ter W.-kust van Sumatra, Hr. Ms. *van Doorn* vervolgde de opneming der Kleine Soenda-eilanden, Hr. Ms. *Borneo* voltooide die van de Aroe-eilanden en begon die van de W.-kust van Nieuw Guinea, en Hr. Ms. *Lombok* deed opnemingen op de N. O. kust van Banka en op rivieren van de O.-kust van Sumatra.

Opleidingen.

Opleiding van jongens tot matroos.

Hoofd der opleiding: Kapitein ter zee G. C. D. Baron van Hardenbroek van Ammerstol, op 1 Juli 1910 vervangen door den Kapitein-luitenant ter zee S. P. l'Honoré Naber.

1°. *De Kweekschool voor Zeevaart.*

Directeur: kapitein-luitenant ter zee N. J. van den Worm.

Op 1 September 1909 waren aanwezig 183 jongens. Aangenomen werden in het tijdvak van 1 September 1909—1 September 1910 259 jongens.

In October 1909 en Juli 1910 werden respectievelijk 123 en 125 jongens overgeplaatst naar het instructieschip te Hellevoetsluis, terwijl over het tijdvak van 1 September 1909 tot 1 September 1910 39 jongens bij het bereiken van den 16-jarigen leeftijd als lichtmatroos naar de opleiding te Willemsoord overgingen. Gedurende dit tijdvak werden 34 jongens, in hoofdzaak tijdens den proeftijd, ontslagen, zoodat de sterkte der jongens op 1 September 1910 121 jongens bedroeg.

Het aantal dienstnemingen was over de verschillende maanden van het verslagjaar als volgt:

September	31,	Januari	15,	Mei	14,
October	40,	Februari	16,	Juni	11,
November	31,	Maart	24,	Juli	17,
December	17,	April	20,	Augustus	23.

Aangemeld hebben zich in dezen tijd 1144 jongens, zoodat zoowel het aantal aanmeldingen als dat der aangenomenen niet onbelangrijk is verminderd, tengevolge van de met 1 April 1910 in werking getreden bepaling, waarbij de minimum-leeftijd voor aanneming op 14 jaar werd gesteld.

Met ingang van 1 Januari 1910 verkreeg de Kweekschool eene afzonderlijke administratie en dus een eigen rol.

Het gedrag en de ijver der jongens, zoomede de resultaten van het onderwijs, gaven reden tot tevredenheid.

Het aantal onderwijzers werd met 1 verminderd, aangezien het niet noodig bleek den sergeant-stuurman, die met het schoolonderwijs was belast, te vervangen, daar dit aan den burgeronderwijzer kon worden opgedragen.

Het brikstuig werd zooveel mogelijk met eigen middelen in bruikbaren toestand gehouden. De kanonneerboot, gebouwen enz. verkeeren in goeden staat. De drooginrichting voor het waschgoed werd vergroot en verbeterd, terwijl de overdekte speelplaats geheel werd afgesloten door het optrekken van muren.

2°. *Aan boord van het instructieschip te Hellevoetsluis.*

1 October 1909—U° Juni 1910 commandant: kapitein ter zee G. C. D. Baron VAN HARDENBROEK VAN AMMERSTOL.

1 Juli—1 October 1910 commandant: kapitein-luitenant ter zee S. P. L'HONORÉ NABER.

Aansluitende aan het vorig verslag, begon dit tijdvak met 496 jongens en lichtmatrozen, verdeeld als volgt:

4de (oudste) afdeeling	108	
3de „	130	
2de „	135	
1ste (jongste) „	123	
		496
terug van desertie	1	
2 Juli 1910 uit Leiden	125	
		126
	Totaal	622

Hiervan gingen af:

door desertie	1	
door ontslag	8	
door afkeuring	2	
overplaatsing naar de vloot	2	
naar vormingsschip in April	103	
naar vormingsschip in Juli	125	
		241

zoodat de cursus na ultimo Juni kon aanvangen met 381 jongens en lichtmatrozen, verdeeld als volgt:

3de (oudste) afdeeling	135
2de „	121
1ste (jongste) „	125
Totaal	381

De verslagperiode verschilt in hoofdzaak daardoor van de vorige, dat de nieuwe indeeling, waarbij de cursus, die vier divisiën telde, werd omgezet in een van drie, ten volle is doorgevoerd.

Gedurende den verslagtijd werden vaaroefeningen gehouden met drie ontwapende kanonneerbooten en gedurende de mildere maanden bovendien met drie kotters. Deze oefeningen werden op de gebruikelijke wijze gehouden en geleid.

Het schijfschieten met geweer en de vooroefeningen met geschut werden met succes beoefend.

Ditzelfde kan van de infanterie-oefeningen worden verklaard.

Het roeien en het zeilen werden met zekere voorliefde beoefend.

De gezondheidstoestand, over het algemeen genomen, liet niet te wenschen.

Het gedrag van het jonge volk gaf in hoofdzaak reden tot tevredenheid en dient verder individueel te worden beschouwd en beoordeeld.

Opleiding van matrozen der 3de klasse en lichtmatrozen te Willemsoord.

De opleiding had achtereenvolgens plaats:

a. aan boord Hr. Ms. instructieschip *Atjeh*, waaraan toegevoegd Hr. Ms. *Sommelsdijk* en *Pollux*, onder bevel van den luitenant ter zee der 1ste klasse, na 1 November 1909 kapitein-luitenant ter zee J. C. Bentz van den Berg tot 18 Maart 1910, en na dien datum van den kapitein-luitenant ter zee P. Sodenkamp;

b (1). aan boord Hr. Ms. *Piet Hein*, onder bevel van den kapitein ter zee H. T. Hoven tot 29 September 1909, daarna van den kapitein-luitenant ter zee, na 1 November 1909 kapitein ter zee F. Bot;

b (2). aan boord Hr. Ms. pantserschip *Evertsen*, onder bevel van den kapitein ter zee E. E. Dullemond tot 29 September 1909, daarna van den kapitein ter zee J. F. B. van Dijk tot 1 Juli 1910, na dien datum van den kapitein ter zee H. A. Schoonhoven.

a. Hr. Ms. instructieschip Atjeh.

Den 1sten September 1909 waren in opleiding 146 lichtmatrozen en 13 matrozen der 3de klasse.

Van 1 September 1909—1 September 1910 werden aangenomen voor de opleiding 211 lichtmatrozen en 27 matrozen der 3de klasse, terwijl van de Kweekschool voor Zeevaart 37 lichtmatrozen bij de opleiding geplaatst werden; bovendien werden, na het ondergaan van de hen door veroordeeling wegens desertie opgelegde gevangenisstraf

herplaatst bij de opleiding 4 lichtmatrozen. Een lichtmatroos werd geplaatst na zijn ontslag uit de gevangenis, daar hij van Hr. Ms. *Van Galen* gedeserteerd en daarvoor veroordeeld was. Alles te samen een totaal van: 399 lichtmatrozen en 40 matrozen der 3de klasse.

Hiervan verlieten de opleiding voor hunne verdere vorming:
117 lichtmatrozen en 12 matrozen 3de klasse naar Hr. Ms. *Piet Hein*,
111 „ „ 16 „ 3de „ „ „ „ *Evertsen*,
2 „ naar Hr. Ms. *Van Speyk* (waarvan 1 voor de opleiding-timmerman en 1 om bekwaamd te worden voor de proef voor opleiding-torpedomaker).

Voorts werden overgeplaatst naar Hr. Ms. wachtschip te Willemsoord:
5 lichtmatrozen, afgevoerd als deserteur;
2 „ en 1 matroos der 3de klasse om terecht te staan voor den zeekrijgsraad, 1 lichtmatroos wegens desertie, 1 lichtmatroos wegens mishandeling en de matroos der 3de klasse wegens verzet tegen de politie.

Laatstgenoemde werd na het ondergaan van eene hem opgelegde straf herplaatst en enkele dagen later weder overgeplaatst naar genoemd wachtschip, om terecht te staan voor den zeekrijgsraad, wegens het beleedigen en dreigen van zijn meerdere in rang.

Ontslagen werden: wegens lichaamsgebreken 5 lichtmatrozen en 1 matroos der 3de klasse;
wegens diensteindiging 3 lichtmatrozen (tijdelijk goedgekeurd en voor 6 maanden aangenomen); en op verzoek 2 lichtmatrozen.

Verwijderd van de opleiding werden:
wegens slecht gedrag 4 lichtmatrozen;
wegens misleiding door verzwijging van lichaamsgebreken bij zijne indiensttreding, op grond waarvan hij zou kunnen worden afgekeurd, 1 lichtmatroos;
wegens het niet kunnen volgen van den cursus 1 lichtmatroos.

Bovendien overleed 1 lichtmatroos in het hospitaal te Willemsoord.

Den 1sten September 1910 bleven alzoo in opleiding 145 lichtmatrozen en 10 matrozen der 3de klasse.

De oefeningen hadden zooveel mogelijk plaats volgens de goedgekeurde tableaux.

Zooveel mogelijk als zulks de dienst der Marine-Reserve toeliet, werden de vaartochten van de toegevoegde torpedoboot tevens benut voor deze opleiding.

Bovendien werden van de vaartochten der aan Hr. Ms. *Bellona* toegevoegde kanonneerbooten ten behoeve der schietoefeningen van de kanonniers op de dagen, dat deze ter beschikking van Hr. Ms. *Atjeh* gesteld werden, gebruik gemaakt om eenige matrozen der opleiding M/W mede te doen gaan voor oefeningen in het

looden, slaggaardsteken, omgaan met trossen en de vlet bij het uitbrengen van trossen en geschutschijven.

Met den 1sten Juli 1910 werd aan boord Hr. Ms. *Atjeh* een burgeronderwijzer geplaatst ten dienste van de opleiding M/K. en M/W. De aanwezigheid van dezen onderwijzer werd benut om het schoolonderwijs, dat, toen voor dit doel een stuurman-majoor aanwezig was, die tevens ook les gaf aan de Marine-Reserve, slechts aan de meest achterlijken gegeven werd, meer uit te breiden, zoodat ieder schepeling thans schoolonderwijs geniet, terwijl de zeer achterlijken meer schoolonderwijs dan de overigen krijgen.

Voor de beproeving van het nieuwe ontwerp-reglement op de schietoefeningen met geweer volgens de methode DORREN werden 10 matrozen der 3de klasse en 7 lichtmatrozen aangewezen. Die oefeningen werden door hen met veel ijver en lust gevolgd, zoodat deze jeugdige schepelingen bij het verlaten van het instructieschip allen tot goede schutters gevormd waren; bij de deelname aan den 5den Marine-wedstrijd te Willemsoord behaalden dan ook 6 hunner prijzen in den personeelen wedstrijd.

Met veel lust namen de schepelingen der opleiding ook deel aan de andere verschillende te Willemsoord uitgeschreven wedstrijden en aan de op den verjaardag van H. M. de Koningin gehouden volksspelen.

Gedurende de wintermaanden werd onderricht in huisvlijt gegeven en door vele matrozen werd hiervan gretig gebruik gemaakt.

Het gedrag der jeugdige schepelingen mag over het algemeen goed genoemd worden; bij enkele hunner kwamen overtredingen tegen de discipline meermalen voor, evenals die in verband met den wal, voornamelijk wat betreft het boven het verlof of van de vergunning om naar den wal te gaan achterblijven en het zich zonder verlof verwijderen buiten de gemeente.

b(1) *Hr. Ms. pantserschip Piet Hein.*

Begin Juli 1909 werden aan boord van het instructieschip der opleiding M/W. voor hunne verdere vorming geplaatst 10 matrozen der 3de klasse en 59 lichtmatrozen.

Hiervan werd 1 lichtmatroos afgevoerd als deserteur; 29 lichtmatrozen werden den 30en September bevorderd tot matroos der 3de klasse; van de andere werden bij het eindigen der opleiding in den aanvang van Januari 1910 bevorderd 17, terwijl de 11 overige wegens hun gedrag en onvoldoenden militairen geest nog niet voor bevordering in aanmerking kwamen.

Begin Januari werden weder aan boord geplaatst van de opleiding M/W. 6 matrozen der 3de klasse en 59 lichtmatrozen.

Hiervan werd 1 lichtmatroos overgeplaatst naar de timmermansopleiding aan boord van Hr. Ms. *Van Speyk*.

23 lichtmatrozen werden 31 Maart bevorderd tot matroos der 3de klasse, terwijl bij het einde der opleiding nog 24 lichtmatrozen bevorderd werden. De overige kwamen wegens gedrag niet voor bevordering in aanmerking en werden hiervan 3 nog voor hun vertrek van boord voor ontslag uit den zeedienst voorgedragen, wegens eigenaardige karaktereigenschappen, die hen ongeschikt toonden te zijn voor den militairen dienst.

Op den 1sten Juli verlieten allen de opleiding en werden geplaatst aan boord Hr. Ms. wachtschip te Willemsoord.

De oefeningen hadden zooveel mogelijk geregeld plaats volgens artikel 19 van het reglement voor de opleiding M/W.

Voor infanterie- en roeioefeningen bestond slechts weinig gelegenheid door de vaaroefeningen van Hr. Ms. *Piet Hein*.

Oefeningen en scheepswerkzaamheden werden steeds met opgewektheid uitgevoerd.

De bruikbaarheid en handigheid aan boord was in het algemeen zeer voldoende, voor velen zelfs goed te noemen.

IJver en geest waren over het algemeen zeer goed; het gedrag was goed, behalve van enkele jeugdige schepelingen, die herhaalde malen gestraft moesten worden wegens ongepast optreden tegen onderofficieren en, vooral gedurende een verblijf te Rotterdam en Dordrecht, wegens achterblijven van passagieren.

Bij het bezoek aan de Noorsche fjorden werden, onder geleide van adelborsten, meerdere tochten door de matrozen der opleiding ondernomen.

Te Malaga passagierden zij als in Nederland, zonder dat dit eenige reden tot ontevredenheid over hun gedrag gaf.

b(2) *Hr. Ms. pantserschip Evertsen.*

In den aanvang van Juli 1909 waren aan boord geplaatst voor hunne verdere vorming van de opleiding M/W.: 10 matrozen der 3e klasse en 59 lichtmatrozen.

Van deze ontvielen aan de opleiding 4 lichtmatrozen (waarvan 2 inmiddels bevorderd tot matroos der 3de klasse).

Van de overige 55 lichtmatrozen, die in den aanvang van Januari 1910 de opleiding verlieten, waren op 31 Augustus en 31 December 1909 respectievelijk 25 en 22 bevorderd geworden tot matroos der 3de klasse, terwijl de andere wegens ongunstig gedrag, gepaard aan luiheid en onverschilligheid, niet bevorderd werden.

Op den 7den Januari 1910 werden 7 matrozen der 3de klasse en 57 lichtmatrozen der opleiding M/W. aan boord geplaatst.

Van deze lichtmatrozen werden: 2 afgekeurd wegens lichamelijke ongeschiktheid, 1 overgeplaatst naar Hr. Ms. *Van Speyk*, 1 als krijgsraadarrestant overgeplaatst naar Hr. Ms. wachtschip, 1 ontslagen wegens eindiging van zijn tijdelijk dienstverband en 1 ontviel door overlijden.

Van de overige 51 lichtmatrozen werden, respectievelijk op 30 April en 30 Juni 1910, 26 en 11 tot matroos der 3de klasse bevorderd, zoodat de opleiding eindigde met 44 matrozen der 3de klasse en 14 lichtmatrozen, die 1 Juli d. a. v. naar Hr. Ms. wachtschip werden overgeplaatst.

De jeugdige schepelingen der opleiding M/W. volgden geheel den scheepsdienst, waren op de rollen ingedeeld, hoofdzakelijk op de nummers der zeemiliciens, en namen deel aan alle algemeene exercitiën.

Als gevolg hiervan zullen zij zich op een volgend schip spoedig thuis gevoelen en bruikbaar zijn voor alle, aan hen in verband met hunne hoedanigheid, op te dragen diensten.

De vaaroefeningen buitengaats hebben het overgroote deel gewend gemaakt aan weer, wind en zee.

De resultaten, wat betreft matrozenwerk, roeien, werken met trossen, gymnastiek, dienst doen als uitkijk en leerling, zijn gunstig.

Door het verloren gaan van een anker in de Roompot, werd verscheidene malen daarna gevischt; overigens had het werken met ankers niet plaats.

Zwemmen en zeilen met sloepen kondeu slechts weinig geschieden.

Looden en slaggaardsteken werd zeer veel beoefend.

Infanterie-exercitiën werden in de wintermaanden geregeld gehouden en hadden gedurende de vaaroefeningen ook aan boord plaats.

Schietoefeningen met geweer werden in het eerste halfjaar weinig gehouden in verband met de vaaroefeningen; in het tweede halfjaar bestond hiertoe meer gelegenheid en werden deze oefeningen gehouden, zoowel aan boord op de gierschijf als aan den wal.

Schijfschieten met revolver had niet plaats.

Schieten met geweer tot kamerschietoefeningen werd ook veelvuldig beoefend.

Het reeds aan boord van het instructieschip genoten onderwijs werd voortgezet.

De gezondheidstoestand was goed.

Het gedrag kan in het algemeen goed genoemd worden. Enkele schepelingen echter moesten meermalen voor ernstige overtredingen, zooals achterblijven, wegloopen en dronkenschap, gestraft worden.

Wat algemeene bruikbaarheid, verstandelijke en lichamelijke ontwikkeling aangaat, zijn de verkregen resultaten gunstig. De militaire houding en vorming der schepelingen in opleiding kunnen over het

algemeen niet meer dan matig genoemd worden, hetgeen toe te schrijven is aan hun jeugdigen leeftijd en vroegere opvoeding.

Het bij de opleiding geplaatste personeel verrichtte met ijver zijn taak.

Opleiding van matroos tot kwartiermeester.

De opleiding geschiedde eerst aan boord van Hr. Ms. instructieschip *Van Galen*, commandant kapitein ter zee G. C. D. baron Van Hardenbroek van Ammerstol, die den 1sten Juli 1910 vervangen werd door den kapitein-luitenant ter zee S. P. L'Honoré Naber, en, behalve aan boord van voornoemd schip, op de daaraan toegevoegde tenders.

De wintercursus 1 October 1909 begon met 12 matrozen der 1ste klasse van de oudste en 3 matrozen der 1ste klasse van de jongste afdeeling.

Van de oudste afdeeling werden op 1 Maart 1910 12 matrozen voorgedragen voor kwartiermeester, welke 1 April 1910 bevorderd werden.

Den 1sten Juli 1910 ging de opleiding M/K over naar Hr. Ms. instructieschip *Atjeh* te Willemsoord, zoodat er in April van dit jaar geen nieuwe cursus begon.

De cursus April 1910—1 October 1910 ving aan met 3 matrozen, welke op 30 September 1910 werden voorgedragen voor bevordering en den 1sten November 1910 zullen bevorderd worden.

De cursussen werden op de gebruikelijke wijze gehouden, waarbij echter valt aan te teekenen, dat er in den nazomer eenige gelegenheid was tot het opdoen van meerdere ervaring, door het met eigen middelen onttuigen en uitnemen der masten van de brik *Castor*, terwijl de in opleiding zijnde matrozen onderofficiersdienst deden op defensiesloepen, tijdens de oorlogsmanoeuvres, waardoor hun blik op het varen enz. aanmerkelijk kon worden verruimd.

Op den 1sten Juli 1910 werd de opleiding aan boord van Hr. Ms. instructieschip *Atjeh*, commandant de kapitein-luitenant ter zee P. Sodenkamp, aangevangen met 10 matrozen der 1ste klasse.

Aan de matrozen werd les gegeven in de vakken aangegeven in artikel 2 van de bijlage van het reglement voor de opleiding van matroos der 1ste klasse tot kwartiermeester. Het uitbrengen, lichten en visschen van verschillende ankers werd nog niet beoefend, daar de daartoe benoodigde ankers en kettingen nog niet aanwezig waren.

Ook het beoefenen van het zelf geven van de voor den dienst benoodigde signalen op de bootmansfluit kon nog niet geschieden, daar de aangevraagde bootsmansfluiten voor de leerlingen nog niet ontvangen waren.

De matrozen dezer opleiding deden dienst als vice-baksmeester bij de opleiding M/W. en als onderofficier van de wacht op de logementschepen voor die opleiding, terwijl zij veelvuldig in de gelegenheid gesteld werden den dienst van korporaal bij de infanterie-exercitie en bij den dienst in de waarnemingspost bij het schijfschieten te beoefenen en zij tevens onderricht leerden geven in verschillende practische vakken aan de jeugdige schepelingen dier opleiding.

Opleiding van Geweermakers aan boord van Hr. Ms. wachtschip te Amsterdam.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee A. H. C. Heijdeman.

Aan dezen cursus werd deelgenomen door:

3 korporaals-geweermaker der oudste afdeeling.
3 " " " jongste "
3 leerlingen " " " "

Het in opleiding zijnde personeel kwam iederen werkdag na afloop van zindelijkheids-inspectie in den geweerwinkel, ging te 11 u. 45 m. v.m. naar boord terug, kwam na afloop baksgewijs om 1 u. 30 m. n.m. weer in den geweerwinkel en keerde 15 minuten vóór het afluiden van 's Rijks-werf weer naar boord terug.

De 3 op 1 October 1909 aangenomen leerlingen-geweermaker ontvingen gedurende de maand October militair onderwijs aan boord.

Iederen Zaterdag-voormiddag bleef het geheele in opleiding zijnde personeel aan boord tot 9 uur v.m., ten einde instructie te ontvangen in infanterie-exercitie, revolver-exercitie, het schieten met geweer tot kamerschietoefeningen, schermen, gymnastiek, militaire theorieën en het beoefenen van openluchtspelen.

Het onderwijs had geregeld plaats volgens het daarvoor vastgestelde tableau van practische en theoretische lessen.

Om beurten werd deelgenomen aan de schietoefeningen van de bemanning. Het inschieten van wapenen op de inschietbaan op 's Rijkswerf werd door het personeel bijgewoond, waartoe beurtelings twee man werden aangewezen om de noodig bevonden correctiën aan te brengen en zich op de hoogte te stellen van trefkans en spreiding, de oorzaken van slechte schietuitkomsten en de middelen ter verbetering daarvan.

Van tijd tot tijd werd door het personeel om beurten beelden geschoten, ten einde hen in het bovengenoemde te onderrichten.

De uitslag van het onderwijs was:

a. dat van de 3 korporaals der oudste afdeeling 2 met de qualificatie

„zeer voldoende" en 1 met „voldoende" het examen voor den sergeantsrang aflegden;

b. dat van de 3 korporaals der jongste afdeeling 2 geschikt geoordeeld werden voor overgang naar de oudste afdeeling, terwijl de derde wegens achterlijkheid in het smeden denzelfden cursus nogmaals zal moeten volgen;

c. dat de 3 leerlingen der jongste afdeeling geschikt geoordeeld werden voor overgang naar de oudste afdeeling.

Het gedrag van het geheele personeel was in den geweerwinkel zeer goed te noemen. Het militair gedrag van 5 korporaals- en 3 leerlingen-geweermaker was zeer goed. Een korporaal-geweermaker maakte zich herhaaldelijk schuldig aan overtredingen in verband met het passagieren aan den wal.

Aanneming van nieuwe leerlingen had niet plaats.

De nieuwe cursus vangt aan met:

2 korporaals-geweermaker der oudste afdeeling.
1 „ „ „ jongste „
3 leerlingen „ „ oudste „

Opleiding van monteurs aan boord van Hr. Ms. wachtschip te Amsterdam.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee A. H. C. Heijdeman.

Aan dezen cursus namen deel:

9 korporaals-monteur van het oudste studiejaar,
8 „ „ „ „ derde „
12 leerlingen „ der eerste klasse van het tweede studiejaar,
4 „ „ „ tweede „ „ „ jongste „

Het onderwijs werd gegeven in:

1e. de theorie en practijk der sterkstroom-electrotechniek;

2e. de theorie en practijk der zwakstroom-electrotechniek, alsmede in het electro-technisch teekenen;

3e. de theorie der metalen en practische metaalbewerking;

4e. de theorie der isoleerende stoffen en de practische bewerking daarvan, alsmede de beginselen der scheikunde;

5e. de bedrijfspractijk, de theorie en de practische behandeling van aandrijvingswerktuigen, alsmede de administratie.

Bovendien werd er dit jaar voor het eerst een herhalingscursus gegeven in het rekenen, de algebra, de meetkunde en de vlakke driehoeksmeting. Dit onderwijs werd gegeven door een stuurman der

Marine, die door den chef van den dienst der draadlooze telegrafie werd aangewezen om in die vakken les te geven op de tijden, dat een der betreffende vaste onderwijzers van de opleiding was belast met het geven van onderwijs aan de officieren in opleiding bij de draadlooze telegrafie.

De lessen voor het electro-technisch teekenen werden benut om schema's en teekeningen te vervaardigen, welke bij het onderwijs noodig zijn. Van deze teekeningen werden lichtdrukken vervaardigd, die, naar gelang het onderwijs dit vorderde, aan de leerlingen werden uitgereikt. Het doel, dat hiermede beoogd wordt, namelijk om zonder gedrukt of geschreven dictaat het gegeven onderwijs voor de leerlingen vast te leggen, bleek hiermede te kunnen worden bereikt.

Zooveel mogelijk werd getracht, het practisch werk productief te doen zijn; ook gedurende het afgeloopen jaar werden de voorzieningen en herstellingen aan werktuigen en toestellen zooveel mogelijk door de leerlingen zelf verricht.

Over het algemeen bleek, dat van de leerlingen der ambachtsscholen, waar onderwijs gegeven wordt in het rekenen, de algebra, de meetkunde, de natuur- en werktuigkunde en op eenige scholen zelfs in de electriciteitsleer, de kennis in die vakken, zelfs van de jongelieden, welke kort geleden die onderwijs-inrichtingen verlieten, nog zeer gering was.

Militair onderwijs. Het militair onderwijs had op de voorgeschreven tijden en op de gewone wijze plaats. Het bestond uit infanterie-exercitie, revolver-schijfschieten, zwemmen, theorie enz.

Resultaten onderwijs. In het algemeen was het resultaat van het onderwijs voldoende en waren de ijver en vorderingen der leerlingen goed te noemen.

Aanneming. Van de drie opgeroepen sollicitanten, die geschikt waren bevonden voor eene plaatsing als leerling-monteur der jongste afdeeling, bedankte er dit jaar geen.

Sterkte enz. Het aantal ingeschreven sollicitanten voor leerling-monteur der jongste afdeeling bedroeg dit jaar 99; hiervan gaven 8 geen gevolg aan de oproeping tot keuring en 9 bedankten. Van deze 82 werden 48 afgekeurd. De proef werd dus door 34 adspiranten afgelegd. De proeftijd duurde ook dit jaar 4 weken, welke tijd voldoende is om de adspiranten te kunnen beoordeelen.

Aangezien er dit jaar van bovengenoemde 34 jongelieden niemand bedankte, kon uit dit getal een keuze worden gedaan. Deze keuze bepaalde zich tot drie jongelieden, die allen van ambachtsscholen herkomstig waren.

De cursus welke 1 October 1910 begint, zal dus door: 8 korporaals van het oudste studiejaar, 10 korporaals van het derde studiejaar,

4 leerlingen van het tweede studiejaar en 3 leerlingen van het jongste studiejaar worden gevolgd.

Majoor-cursus. Gedurende de wintermaanden, — van af 1 November 1909 tot en met April 1910, — had aan de opleiding een herhalingscursus plaats voor monteur-majoor, welke cursus werd gevolgd door 5 sergeants-monteur. Van deze 5, welke in Mei het examen voor monteur-majoor aflegden, slaagden er twee, waarna allen de opleiding verlieten.

Omtrent de gelegenheid voor zelfstudie (eigen oefening). Aan alle leerlingen werd gelegenheid gegeven zich door eigen studie te ontwikkelen. Een schoollokaal bij het wachtschip werd hiertoe voor de leerlingen beschikbaar gesteld.

Omtrent de werktijden. In de school- en werktijden hadden geene belangrijke veranderingen plaats. De militaire lessen echter zijn voor den zomercursus gebracht van den morgen naar den namiddag. Vrijdag en Zaterdag werden geene militaire lessen gegeven.

Bezoek Nijmegen. In de maand Juli was er eene tentoonstelling van toegepaste electriciteit te Nijmegen, welke tentoonstelling door de korporaals en leerlingen werd bezocht. Het bezoek werd in twee gedeelten afgelegd, te weten: de korporaals van het vierde studiejaar, met de leerlingen van het tweede studiejaar, als eerste gedeelte; de korporaals van het derde studiejaar, met de leerlingen van het jongste studiejaar, als tweede gedeelte.

Schoolgebouwen. Alle schoollokalen bleven in gebruik; veranderingen hadden niet plaats.

Verslag betreffende de Werfdivisie, loopende van 1 October 1909—1 October 1910.

Materieel.

a. Hr. Ms. *Van Speijk.*

Het sloopen van de nog aanwezige stoomketels enz., kwam voor het einde van het verslagjaar gereed, zoo ook het verwijderen uit de machinekamer van de beide condensors met centrifugaal machines en van verschillende onderdeelen der hoofdwerktuigen.

In de werkplaats aan boord werden opgesteld en op het drijfwerk aangesloten een groote draaibank met zak, eene slijpmachine voor spiraalboren en een fraisbankje, terwijl van een der aanwezige draaibanken de centerhoogte werd vergroot.

Ten gebruike op de stookplaats voor de locomotiefketels werden aangemaakt en geplaatst een voedingfilter en eene groote kolenkist met schuif, tevens werd eene inrichting aangebracht om die kist vanaf

het opperdek te vullen, zoodat het vervoer van steenkolen door den kuil niet meer noodig is.

Een plan om, in verband met de vrijgekomen ruimte in machinekamer en ketelruimen, de binnenbetimmering van het instructieschip met eigen personeel te wijzigen werd ingediend.

Om naar behooren te kunnen voorzien in de verlichting van het beschikbaar gekomen gedeelte van het schip, leverden de in gebruik zijnde dynamo's niet voldoenden stroom, daarom werden twee stoomdynamo's van 85 volts en 200 ampères, die dienst hadden gedaan in de electrische centrale op 's Rijks werf te Willemsoord, aangevraagd en opgesteld. Daartoe was het noodig de geheele dynamokamer uit te breken en een nieuwe zwaardere vloer in te leggen, die, om het trillen te voorkomen, zoowel naar boven als naar beneden met stutten werd gesteund; alle stoomleidingen moesten worden vernieuwd; de dynamokamer moest worden vergroot; terwijl ook het schakelbord en de geleidingen moesten worden verplaatst en gewijzigd. Dit laatste geschiedde met gebruikmaking van materiaal, afkomstig van Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden*. Door het opstellen van een dynamo in den kuil, was het mogelijk dat een en ander kon plaats vinden, zonder dat er eenige stoornis in de verlichting van het schip werd ondervonden. Aan 's Rijks werf werden afgegeven een dynamo van 65 volts en 100 ampères, eertijds afkomstig van Hr. Ms. *Cerberus*, en een van de twee dynamo's van 65 volts en 150 ampères, die oorspronkelijk aan boord van Hr. Ms. *Sumatra* hadden dienst gedaan.

Van de werkplaats aan den wal werd de dakbedekking vernieuwd en werden daar nieuwe ramen in aangebracht; in de werkplaats werd opgesteld een wals, afkomstig van de ketelmakerij op 's Rijks werf.

Alle bovengenoemde werkzaamheden werden uitgevoerd door personeel der werfdivisie.

b. Toegevoegde vaartuigen.

Hr. Ms. kanonneerboot *Lynx*, Hr. Ms. torpedoboot *Etna* en de defensiesloep n°. 52 bleven bij de werfdivisie in gebruik.

Hr. Ms. kanonneerboot *Njord* werd 1 Juli 1910 vervangen door Hr. Ms. kanonneerboot *Tyr*, voor de oefeningen in gemeerd stoomen op 's Rijks werf.

Ten behoeve van de opleiding der zeemiliciens-hulpmachinist werd de achterwielsloep n°. 71, uit de Directie te Amsterdam, aan de werfdivisie toegevoegd.

Personeel.

In de sterkte van het vaste personeel werd geene wijziging gebracht; enkele mutatiën hadden plaats.

Aan alle indienstgetreden stokers, aan hen die tot eenige opleiding behoorden en, voor zooveel mogelijk, ook aan het stokerspersoneel genoemd sub *g.* werd door een onderofficier-stuurman schoolonderwijs gegeven in lezen, schrijven en rekenen. Dit onderwijs is bepaald noodzakelijk.

a. Opleiding tot sergeant-stoker.

Bij het begin van dit verslagjaar waren in opleiding 9 korporaals-stoker der 1e klasse, waarvan bij het einde van den cursus door 4 het examen voor sergeant-stoker zeer voldoende, door 5 voldoende werd afgelegd.

Op 1 Januari 1910 ving de cursus aan met 5 korporaals-stoker der 1ste klasse, hiervan hadden 4 hunne opleiding in de stoomwerkplaats genoten, 1 kwam van de vloot. Aan het einde van dezen cursus legden 2 het examen voor sergeant-stoker voldoende en 3 zeer voldoende af.

1 Juli 1910 begon de nieuwe cursus met 5 korporaals-stoker der 1ste klasse, die allen de opleiding voor korporaal-stoker der 1ste klasse in de stoomwerkplaats gevolgd hadden. Het onderricht zoowel theoretisch als praktisch had op dezelfde wijze en met dezelfde leermiddelen plaats als het vorige jaar; daar zulks noodig was gebleken, werden meer uitvoerig behandeld „het stoken der vuren" en „het oliën der werktuigen".

Voor deze beide onderwerpen werd een leidraad samengesteld door den hoofdmachinist, die met het onderwijs was belast.

b. Opleiding tot korporaal-stoker der 1ste klasse.

1 October 1909 waren 8 korporaals-stoker der 2de klasse in opleiding voor korporaal-stoker der 1ste klasse; 16 October d. a. v. kwamen nog in opleiding 16 en 16 April 1910 13 korporaals-stoker der 2e klasse.

Van beide laatste groepen werden respectievelijk 9 April 1910 en 30 Juni 1910 8 en 9 korporaals van de opleiding verwijderd, terwijl 28 April en 11 Juni 1910 telkens 1 korporaal-stoker der 2de klasse op eigen verzoek van de opleiding ontslagen werd.

Het certificaat van bekwaamheid werd uitgereikt:

op 16 October 1909 aan: 3 als bankwerker-draaier en
3 „ smid-ketelmaker,
op 16 April 1910 aan: 1 „ bankwerker-draaier en
1 „ draaier-bankwerker.

Zij voldeden allen ook aan de overige eischen gesteld in art. 55 Hoofdstuk 11, Deel 1, V. K. M.

De oefeningen in de ambachten stonden geheel onder leiding van

personeel van 's Rijks werf, terwijl de verdere oefening op dezelfde wijze plaats vond als het vorige jaar.

Bij het proefstoomen van Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*, *Tromp* en *Zeeland* werd door de korporaals van deze opleiding dienst gedaan.

Een voorstel is ingediend om in den vervolge deze opleiding te doen plaats hebben aan boord van het instructieschip voor de werfdivisie.

c. Plaatsing van stokers-olieman en stokers der Iste klasse met bijzonderen aanleg.

8 stokers-olieman en 5 stokers der 1e klasse, geplaatst met bijzonderen aanleg, waren in den loop van dit verslagjaar in de werkplaatsen werkzaam.

2 stokers-olieman legden hun proef voor korporaal-stoker der 2de klasse, voor zoover betreft Art. 54 sub 1 t/m 6, Hoofdstuk 11, Deel I, V. K. M., op voldoende wijze af; 1 als smid en 1 als bankwerker. Van de overigen zijn er 2 gedetacheerd om hunne stookproef af te leggen, terwijl er vier nog in opleiding zijn.

Van de 5 stokers der 1ste klasse slaagden er 3 voor de proef voorgeschreven bij Art. 52 sub 1, 2 en 6, Hoofdstuk 11, Deel I, V. K. M., 1 is nog in opleiding en 1 werd gedetacheerd voor het afleggen van de proef, bedoeld in sub 3, 4 en 5 van laatstgenoemd artikel.

d¹. Plaatsing van stokers der 1ste klasse, die een eerste dienstverband aangingen.

Sedert 7 November 1908 is de werving voor stokers der 1ste klasse gesloten.

d². Plaatsing van stokers der 2de klasse, die een eerste dienstverband aangingen.

In dit verslagjaar werden 82 nieuw aangenomen stokers der 2de klasse bij de werfdivisie geplaatst.

Na voldoende militair onderricht te hebben ontvangen en eenigszins scheepswijs te zijn gemaakt, werden zij werkzaam gesteld in de werkplaatsen tot vermeerdering van hunne vakkennis en hadden de eerste oefeningen in het stoken plaats aan boord Hr. Ms. *Njord* of *Tyr* en daarna varende aan boord Hr. Ms. *Lynx*, torpedoboot *Etna* en defensiesloep 52.

Het is een verblijdend verschijnsel, dat de werkmansbekwaamheid van de in dienst tredende stokers der 2de klasse aanzienlijk beter is dan in vroeger jaren en ook bij het vorige jaar nog eene verbetering aanwijst.

Bij het verlaten der opleiding werden op 35 conduiteboekjes omtrent aanleg in de ambachten de volgende aanteekeningen geplaatst:

1 bijzonder goeden aanleg als bankwerker-draaier,
1 zeer veel aanleg als bankwerker-draaier,
1 veel aanleg als bankwerker-draaier,
1 bijzonder goeden aanleg als draaier-bankwerker,
1 veel aanleg als draaier-bankwerker,
3 zeer veel aanleg als bankwerker,
9 veel aanleg als bankwerker,
8 aanleg als bankwerker,
1 bijzonder goeden aanleg als smid,
5 veel aanleg als smid,
4 aanleg als smid.

Lichaamsoefening en voetbalspel werden, zoover de dienst het toeliet, aangemoedigd. Met voldoening kan ook worden vermeld, dat de zilveren wisselbeker, uitgeloofd door de Marine-Sportvereeniging, door het elftal van Hr. Ms. *Van Speyk* is gewonnen en dat bij den jaarlijkschen roeiwedstrijd de 2de en 3de prijs werden gewonnen door sloepsbemanningen, samengesteld uit stokers van de werfdivisie.

e. Opleiding der zeemiliciens-hulpmachinist.

15 April 1910 werden zeven miliciens-stoker aan boord Hr. Ms. *Van Speyk* geplaatst om opgeleid te worden tot zeemilicien-hulpmachinist. Dit had plaats overeenkomstig de gewijzigde voorschriften der Bep. Oef. Zeem. Achterwielsloep n°. 71 werd daartoe toegevoegd aan Hr. Ms. *Van Speyk*. Door het uiteennemen en daarna weder monteeren van alle werktuigen, leidingen, enz., werden de a.s. hulpmachinisten volledig met de inrichting van dat soort vaartuigen op de hoogte gebracht, waarna met de sloep gemeerd werd gestoomd.

Daarenboven ontvingen zij instructie op de stoombarkassen van Hr. Ms. wachtschip te Willemsoord en defensiesloep n°. 52 en voeren groepsgewijze met deze vaartuigen mede om zich daarop te oefenen onder stoom.

Een dezer miliciens werd geneeskundig afgekeurd en verliet 10 Juni 1910 de opleiding, terwijl de overigen na afloop van den cursus geschikt geoordeeld werden voor zeemilicien-hulpmachinist.

f. Opleiding der leerlingen-stoker.

De aanneming voor deze hoedanigheid is niet geopend geweest.

g. Plaatsing van overcompleet stokers-personeel, voor zoover de scheepsruimte toelaat.

Behalve de stokers, bestemd voor de verschillende opleidingen,

werden nog voor korter of langer tijd aan boord geplaatst: 2 korporaals-stoker der 1ste klasse, 25 korporaals-stoker der 2de klasse, 41 stokers-olieman, 127 stokers der 1ste klasse en 68 stokers der 2de klasse.

Eenigen hiervan legden, voor zoover dit aan boord van een niet varend schip mogelijk is, en na korter of langer tijd in opleiding daarvoor te zijn geweest, met gunstig gevolg hunne proeven af, n.l.:

4 stokers-olieman voor korporaal-stoker der 2de klasse,
2 stokers der 1ste klasse voor korporaal-stoker der 3de klasse,
6 stokers der 1ste klasse voor stoker-olieman,
32 stokers der 2de klasse voor stoker der 1ste klasse.

Vijf stokers, die daarvoor in aanmerking wenschten te komen en tevens door hunne ambachtsbekwaamheid daartoe geschikt geoordeeld werden, namen deel aan de oefeningen in het duiken aan boord van het torpedo-instructieschip. Drie hunner werden gedurende de oefeningen physiek ongeschikt verklaard; aan de beide anderen werd het brevet van geoefend duiker toegekend.

Het personeel werd zooveel mogelijk in de gelegenheid gesteld zich te bekwamen in de verschillende ambachten.

Uitgenomen de stokers, geplaatst bij de opleiding voor sergeant-stoker en korporaal-stoker der 1ste klasse, deden allen dienst bij de algemeene werkzaamheden aan boord van het instructieschip en de daaraan toegevoegde vaartuigen, als: het sloopen van ketels en machines van Hr. Ms. *Van Speyk*, het verwisselen der dynamo's en het veranderen der inrichting van de dynamokamer, het aanmaken en plaatsen van den voedingfilter, het wijzigen der stoomleidingen, het plaatsen der nieuw ontvangen werktuigen en de voorkomende herstellingen, ook die van de werktuigen en ketels der genoemde vaartuigen.

Voor zooveel noodig deden zij dienst bij het machinekamerbedrijf aan boord Hr. Ms. *Van Speyk* en werden zij ingedeeld bij den scheepsdienst.

Aan verschillende in dienst zijnde schepen en maritieme inrichtingen werd assistentie verleend door het uitvoeren van herstellingen of het afstaan van personeel daarvoor.

Voor Hr. Ms. *Gelderland* werden o. m. de volgende herstellingen uitgevoerd: beide verdampers, vijf ketelfans, een scheepsventilatiefan, twee sturtevan's, een zoetwatermanner, een aschpomp en een roetblaaspomp geheel nagezien, verschillende deelen vernieuwd en waarlôo-deelen bijgemaakt.

Van anker-, stuur- en ijsmachine en verschillende pompen enkele deelen vernieuwd en waarlôo-deelen aangemaakt.

Verschillende appendages van hoofdwerktuigen en ketels geheel of gedeeltelijk vernieuwd of in orde gemaakt en van nieuwe tapeinden voorzien.

Enkele gedeelten van stoom-, olie- en aftapleidingen vernieuwd en verschillende deelen uitgegloeid.

Diverse sluitingen van waterdichte deuren vernieuwd of gerepareerd en verscheidene kranen, kleppen en klepstangen aangemaakt of afgedraaid en hersteld. Twee verzinkt ijzeren olietankjes aangemaakt en trappen hersteld.

1530 condensorpijpjes aan de uiteinden op den oorspronkelijken diameter gepend en hiervoor eene inrichting aangemaakt.

Verder herstellingen van kleinen omvang. Hiertoe zijn steeds van 5 tot 8 stokers in de werkplaatsen werkzaam geweest, die gezamenlijk ongeveer 10000 werkuren daaraan besteed hebben.

Bovendien werd voor de werkzaamheden aan boord van dit schip zelf zooveel mogelijk personeel ter assistentie afgestaan, — het aantal varieerde van 6 tot 25 minderen en van 1 tot 4 korporaals-stoker.

h. Plaatsing van bij 's Rijks werf werkzaam zijnde stokers.

Bij den aanvang van het verslagjaar waren 12 stokers gedetacheerd bij de conservatie op 's Rijks werf te Willemsoord. 17 Februari werd de detacheering van 4 hunner ingetrokken, terwijl 21 Februari 4 van de 8 stokers, die nog werkzaam waren, gedetacheerd werden bij de conservatie van 's Rijks werf te Hellevoetsluis.

Overigens was, uitgenomen de reeds hiervoren genoemde stokers ter assistentie afgegeven aan Hr. Ms. *Gelderland*, geen personeel werkzaam op 's Rijks werf.

i. Plaatsing van jonge matrozen, tot onderzoek van hun aanleg voor opleiding tot torpedomaker.

De matroos der 3de klasse, aan het eind van het vorig verslagjaar aanwezig, gaf bij voortduring blijk van lust en aanleg en werd Januari 1910 overgeplaatst naar Hr. Ms. *Vulcaan*.

1 Juli 1910 werd weder een lichtmatroos van de opleiding te Willemsoord met dit doel aan boord geplaatst, deze gaf eveneens blijk van aanleg en ambitie te bezitten.

Met opgewektheid en ijver werd er gewerkt, zoowel door het onderwijzend personeel, als door hen, die in opleiding waren.

Het gedrag van de stokers was over het algemeen goed; van het andere gedeelte zelfs zeer goed. Ernstige straffen kwamen, behoudens eene enkele uitzondering, alleen voor in verband met den wal.

De gezondheidstoestand was voortdurend goed.

Opleiding voor matrozen-seiner der 1ste en 2de klasse en miliciens-kustwachter.

a. Draadlooze telegrafie.

In het afgeloopen verslagjaar werden Hr. Ms. *Hertog Hendrik* en *Holland* uitgerust met installaties voor draadlooze telegrafie, respectievelijk afkomstig van Hr. Ms. *Heemskerck* en *Gelderland*.

De *Heemskerck* kreeg hiervoor tijdelijk in de plaats eene inrichting van de nieuwste constructie met z. g. fluitvonken, teneinde deze binnenslands of in de wateren van Europa grondig te kunnen beproeven, alvorens tot verdere aanschaffing van dergelijke stations over te gaan. De beproeving is een volkomen succes geweest; van uit de Middellandsche zee en den Atlantischen oceaan werd gecorrespondeerd met Scheveningen en met het Duitsche proef- en reclamestation Nauen, toebehoorende aan de Maatschappij Telefunken. Zoowel de groote draagwijdte, gevolg van grooter nuttig effect, als de vereenvoudiging van het luchtnet en het karakteristieke geluid der vonk, zijn de voordeelen van het nieuwe systeem, die er toe leidden voor Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* een dergelijk station draadlooze telegrafie te bestellen en aan boord van dien bodem te installeeren. Van Hr. Ms. *Tromp*, uit Oost-Indië teruggekeerd, werd het station afgetuigd en tijdelijk opgelegd en dit schip voorzien van de fluitvonkeninrichting, na beproeving aan boord Hr. Ms. *Heemskerck*.

In 1911 en volgende jaren zullen dan in Oost-Indië twee zeer krachtige stations draadlooze telegrafie aanwezig zijn. Hr. Ms. *Heemskerck* werd verder voorzien van het station afkomstig van de *Tromp*.

Het pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* liet het draadloos station in Oost-Indië achter.

Eene tweede torpedoboot (*G* 5) werd van eene inrichting van draadlooze telegrafie voorzien, krachtiger dan de *G* 11, die het vorige jaar was gereed gemaakt, en hiermede voldoend gunstige resultaten verkregen om tot invoering der draadlooze telegrafie aan boord der groepsbooten over te gaan.

De oefeningsstations te Amsterdam en te Helder werden in Marinebedrijfsstations veranderd; eerstgenoemd station voorzien van eene krachtiger accumulatoren-batterij als energiebron, aansluitend aan het stadsnet te Amsterdam.

Voor het lichtschip Maas werd een station van kleine werkingsfeer voor correspondentie met Scheveningen aangeschaft, doch niet gemonteerd wegens nog niet beschikbaar zijn van dit lichtschip.

Door tusschenkomst van den dienst der draadlooze telegrafie werd het noodige aangeschaft, voor rekening van het Departement van Koloniën, voor installaties draadlooze telegrafie te Aruba en Bonaire,

welke installaties hare energie zullen ontleenen aan windturbines. Voor het bestaande station te Curaçao werd eene dergelijke windturbine-inrichting als reserve besteld.

Voor zoover mogelijk werd voor aanmaak van onderdeelen op 's Rijkswerf te Amsterdam van de werkkrachten aldaar gebruik gemaakt of van de particuliere Nederlandsche industrie.

Met de Lepel Wireless Co. en de Maatschappij Polyfrequenz werden onderhandelingen aangeknoopt, die niet tot het gewenschte resultaat leidden.

Beide maatschappijen zijn sedert geliquideerd; met de Marconi Wireless Co. werd voeling gehouden.

Het personeel bij den dienst der draadlooze telegrafie gaf alle reden tot tevredenheid.

Voor oefeningsstation werd gedurende den zomer wederom een tijdelijk station in het geniekamp te Zeist opgericht, terwijl ook Hellevoetsluis als zoodanig dienst deed. Als derde oefeningsplaats werd gebruik gemaakt van de aanwezige electriciteit in den lichttoren te Terschelling om aldaar een station op te richten.

Het station te Hellevoetsluis was na den oefeningstijd nog bezet gedurende de manoeuvres in het Zuider-frontier en presteerde daarbij goede diensten.

Drie officieren woonden den theoretischen en practischen cursus bij.

Een officier der artillerie, werkzaam aan de Koninklijke Militaire Academie, werd 3 weken te Amsterdam gedetacheerd om zich speciaal in draadlooze telegrafie te bekwamen.

b. Opleiding tot seiner der 1ste en 2de klasse.

Medio October ving de opleiding aan met 14 matrozen der 1ste en 2de klasse.

De lessen werden gegeven door hetzelfde personeel als aan de officieren, uitgenomen dat van de opleiding tot monteur. Alvorens toegelaten te worden, werden de matrozen gekeurd op gehoor, ingevolge eene aanvulling op de desbetreffende bepalingen. De matrozen deden beurtelings dienst op het station der draadlooze telegrafie.

Een hunner moest wegens ongunstig gedrag verwijderd worden, terwijl één niet slaagde bij de proef voor seiner der 1ste klasse na afloop van den cursus, zoodat aan 12 seiners der 2de klasse een brevet van seiner der 1ste klasse kon worden uitgereikt.

IJver en gedrag gaven in het algemeen reden tot tevredenheid.

Aan de te Amsterdam aanwezige onderofficieren-seiner werd een herhalings-cursus gegeven.

Voor seiners der 2de klasse had een cursus plaats, waardoor aan 12 matrozen het brevet kon worden uitgereikt. De opleiding was

hiermede geëindigd, aangezien voor deze hoedanigheid in den vervolge slechts aan boord der schepen, die daarvoor in aanmerking komen, zal worden opgeleid.

Eene handleiding voor de opleiding tot seiner der 2de klasse werd uitgegeven en aan elken seiner een exemplaar verstrekt.

c. Opleiding tot milicien-kustwachter.

De zeemiliciens-kustwachter van de lichting 1910 kwamen den 16den April 1910 aan boord van het wachtschip te Amsterdam.

Het onderwijs omvat het seinen met de seinmiddelen waarover de M.K.W. kan beschikken en het telefoneeren.

Infanterie-exercitie, gymnastiek, roeien en bewegingsspel werden beoefend uitsluitend tot lichamelijke oefeningen, voor de militaire vorming en tot ontspanning na de vermoeiende seinlessen.

Zooveel mogelijk namen de miliciens deel aan de zomer-oefeningen te Texel en Vlieland en aan die gehouden van af Scheveningen tot Zierikzee.

De miliciens van de lichting 1908 kwamen aanvang September 1909 op en gingen den 8sten October met groot verlof. Drie konden worden voorgedragen tot korporaal-milicien-kustwachter.

Een „Handboek voor zeemilicien-kustwachter", zijnde een uittreksel uit het „Handboek voor den zeemilicien" en de „Handleiding voor de opleiding tot seiner der 2de klasse", verscheen en werd aan alle zeemiliciens uitgereikt.

Opleiding tot korporaal-konstabel en tot kanonnier.

Aan de opleiding tot korporaal-konstabel werd deelgenomen door 15 matrozen der 1ste klasse en 3 mariniers der 1ste klasse, allen met gunstigen uitslag.

De opleiding tot kanonnier ving aan met: 9 kwartiermeesters, 23 matrozen, 1 korporaal der mariniers en 18 mariniers; totaal 51 man.

Hiervan vielen af: 2 matrozen wegens ziekte, 1 matroos wegens slecht gedrag, 2 mariniers wegens slecht gedrag, 2 mariniers wegens ziekte en 1 marinier op verzoek; totaal 8 man.

Van de 43 overblijvenden werden aangesteld tot kanonnier der 1ste klasse: 8 kwartiermeesters, 17 matrozen, 1 korporaal der mariniers, 10 mariniers;

tot kanonnier der 2de klasse: 1 kwartiermeester, 2 matrozen, 1 marinier;

tot artillerist: 1 matroos, 2 mariniers.

Bij de schietoefeningen werd het schietreglement 1910 gevolgd, waarbij echter de oefening G 2 werd achterwege gelaten, met het oog op de gunstige uitkomsten reeds bij de oefening G 1 verkregen.

De grondgedachte, in het nieuwe S. G. belichaamd, n. l. het beschikbaarstellen van een zekeren vuurtijd bij een onbeperkt aantal schoten, bleek geheel aan het doel te beantwoorden. De vuursnelheid nam in het algemeen belangrijk toe; naar gelang der inrichting van kanon en affutage, bij verschillende vuurmonden in verschillende mate.

58 herhaling- of halfjaarlijksche oefeningen voor kanonniers werden aan boord van Hr. Ms. *Bellona* gedaan.

Examens voor hoogeren rang werden afgelegd door:

1	sergeant-konstabel . . .	bijzonder goed.
3	„ „	zeer voldoende.
1	„ „	voldoende.
1	„ „	onvoldoende.
2	korporaals-konstabel. . . .	voldoende.
1	„ „	onvoldoende.

De kanonneerbooten *Sperwer* en *Hefring* werden aan Hr. Ms. *Bellona* toegevoegd, respectievelijk van 30 Maart tot 5 October en van 1 Maart tot 10 October.

De toevoeging van laatstgenoemde boot was echter na 12 September slechts administratief, daar zij toen naar het zuiderfrontier vertrok ter deelneming aan de manoeuvres.

Beide booten werden ook gebezigd om aan kanonniers van andere schepen en inrichtingen gelegenheid voor het houden hunner oefeningen te geven.

Opleiding van het personeel der Koninklijke marine-reserve

voor zooverre op daartoe bestemde opleidingsschepen plaats hebbende, van den 1sten October 1909 tot ultimo September 1910.

Instructieschepen.

Te Willemsoord: Hr. Ms. *Atjeh*, waaraan toegevoegd Hr. Ms. torpedoboot *Dempo*, commandant, tevens hoofd van onderwijs, tot 18 Maart 1910, de luitenant ter zee der 1ste klasse, na 1 November 1909 kapiteinluitenant ter zee J. C. Bentz van den Berg; na dien datum: kapiteinluitenant ter zee P. Sodenkamp.

Te Rotterdam: Hr. Ms. *Das* (waaraan toegevoegd stoomsloep n°. 65), commandant de luitenant ter zee der 1ste klasse W. H. von Leschen.

Dit schip werd 16 November 1909 uit dienst gesteld, waarna uitsluitend Hr. Ms. *Atjeh* als instructieschip dienst deed.

Onderwijs.

Het onderwijs geschiedde volgens de bestaande bepalingen, waarbij zooveel mogelijk de goedgekeurde tableaux werden gevolgd.

Officieren.

Op den 1sten October 1909 waren in oefening 4 officieren.

In den verslagtijd kwamen in oefening 20 officieren, terwijl 5 officieren tijdelijk aan boord geplaatst werden.

Op den 1sten October 1910 bleven in oefening 4 officieren, terwijl 1 officier tijdelijk aan boord geplaatst was.

De vaaroefeningen hadden plaats met de toegevoegde torpedoboot.

De Marine-werven te Willemsoord en Amsterdam werden bezocht.

De schietoefeningen hadden plaats met het kanon van 3,7 cM., het geweer en de revolver.

Matrozen en torpedisten.

Op den 1sten October 1909 waren in oefening:

10 matrozen,
2 torpedisten.

In den verslagtijd kwamen in oefening:

109 matrozen,
6 torpedisten.

Op den 1sten October 1910 bleven in oefening: 8 matrozen.

Het personeel onderofficieren, belast met het geven van instructie, werd tijdelijk in Maart als gewoonlijk versterkt, wegens de groote opkomst in deze maand.

De torpedisten namen zooveel mogelijk deel aan de oefeningen en werkzaamheden bij den torpedodienst.

Stoomvaartdienst.

Hr. Ms. *Atjeh*. Op den 1sten October 1909 bleef in oefening:

1 adjunct-machinist.

In den verslagtijd volbrachten de herhalingsoefeningen:

14 adjunct-machinisten,
12 leerlingen-machinist,
3 sergeant-stokers,
1 korporaal-stoker der 2de klasse,
3 stokers-olieman,
10 stokers der 1ste klasse,
1 stoker der 2de klasse.

Hr. Ms. *Das*. Op den 1sten October 1909 bleef in oefening:

1 leerling-machinist.

Tot aan de buitendienststelling op 16 November 1909 kwamen op voor herhalingsoefeningen:

1 adjunct-machinist,
2 leerlingen-machinist.

Het aan boord Hr. Ms. *Atjeh* geplaatste personeel doorliep de herhalingsoefeningen aan boord van de toegevoegde torpedoboot en voorts op het aan boord Hr. Ms. *Koningin Emma* en *Bellona* toegevoegde materieel.

Sterkte van het korps officieren.

Rangen.	1901		1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Vice-Admiraal . . .	2	2	2	2	1	1	1	3	3	4	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3
Schout-bij-nacht. . . .	3	3	3	2	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	4	5	5
Kapitein ter zee . . .	25	26	26	26	26	26	27	28	26	27	30	30	30	30	29	29	27	27	28	28
Kapitein-luitenant ter zee	36	36	37	37	37	37	36	36	37	36	33	36	36	37	37	37	38	39	36	36
Luitenant ter zee 1e klasse	121	120	120	120	120	120	120	120	120	121	123	120	123	123	127	123	120	119	120	120
„ „ „ 2e „	230	232	226	234	220	230	221	215	215	198	202	192	191	182	179	175	186	176	185	175
Adelborst 1e klasse . .	63	52	62	45	56	32	40	38	42	41	30	28	29	29	42	42	57	54	63	64
„ 2e „ . .	38	38	40	40	41	41	31	30	34	34	54	54	77	75	84	84	93	91	92	90
„ 3e „ . .	38	38	34	34	43	43	55	55	58	58	49	49	35	35	19	19	—	—	—	—
Inspecteur geneeskundigen dienst	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1
Dirig. officier v. gezondheid 1e klasse . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2
Dirig. officier v. gezondheid 2e klasse . . .	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Officier van gezondheid 1e klasse	44	44	46	46	45	45	45	45	45	45	45	44	44	44	41	41	42	39	39	37
Officier van gezondheid 2e klasse	23	22	21	21	21	20	18	17	17	12	13	12	16	15	16	19	19	20	19	19
Student en candidaat-arts	7	7	7	6	7	5	5	7	7	5	15	15	20	19	23	21	24	21	24	23
Apotheker 1e klasse . .	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3
„ 2e „ . .	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	—	—	—	—
Hoofdinspecteur van administratie	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Inspecteur van administratie	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3
Officier van administratie 1e klasse	24	24	24	24	24	24	24	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
Officier van administratie 2e klasse	46	44	41	41	45	37	40	37	39	39	39	35	37	36	40	40	44	40	39	37
Adjunct-administrateur .	4	4	8	8	6	6	5	5	9	9	11	11	10	10	9	9	8	8	8	8
Adspirant-administrateur .	7	6	6	5	9	9	11	11	11	10	9	9	8	8	8	8	8	8	8	8

Sterkte van het personeel onder- officieren en mindere schepelingen

Rangen en Standen.	1901		1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Opperschipper	15	17	17	16	16	17	17	18	17	15	16	19	20	20	20	19	17	21	18	18
Schipper	20	20	20	20	20	23	23	22	28	27	29	26	26	26	26	26	26	24	25	24
Bootsman	149	148	152	149	149	150	151	150	142	142	136	138	138	137	139	136	135	131	134	134
Kwartiermeester. . . .	167	164	166	171	179	148	140	139	142	143	147	154	153	142	145	147	165	159	157	162
Opperkonstabel	5	6	6	8	8	6	7	6	10	10	9	9	9	9	9	8	9	9	9	9
Konstabel-majoor . . .	19	20	19	20	20	22	21	23	21	20	19	19	19	19	19	18	17	18	17	17
Sergeant-konstabel . . .	74	75	75	74	78	79	82	75	79	78	75	75	73	74	72	73	76	74	73	73
Korporaal- „ . . .	79	79	81	82	77	80	81	86	90	87	88	89	91	89	88	88	87	91	86	99
Seiner-majoor.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	2	2
Sergeant-seiner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	7
Korporaal-seiner. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	11	18	18	18	22
Oppertorpedomaker. . .	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4
Torpedomaker-majoor . .	14	15	15	15	15	15	14	14	14	14	14	15	15	15	15	15	15	15	22	22
Sergeant-torpedomaker .	63	63	65	68	68	73	70	77	83	83	87	87	89	92	96	95	96	95	83	82
Korporaal- „ .	55	59	61	61	77	73	71	78	73	77	73	76	69	67	68	80	81	81	79	80
Matroos- „ .	5	6	8	9	4	4	9	2	5	7	5	3	5	6	14	5	1	1	6	5
Oppertorpedist	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Torpedist-majoor . . .	15	16	16	15	19	20	20	20	23	24	24	26	28	27	30	31	32	32	30	30
Sergeant-torpedist . . .	29	32	32	34	30	31	29	34	34	35	37	34	33	42	45	43	45	45	47	47
Korporaal- „ . . .	35	34	38	44	45	44	44	45	54	62	67	70	70	65	68	69	67	64	67	67
Torpedist 1e klasse . .	50	44	38	29	28	23	18	12	12	8	5	5	5	5	5	4	4	3	3	3
„ 2e „ . .	4	4	4	3	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Timmerman-majoor. . .	9	9	8	9	9	9	9	8	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Sergeant-timmerman . .	31	30	28	27	33	31	29	28	27	26	25	24	24	24	24	24	22	22	22	20
Korporaal- „ . .	21	20	22	20	19	20	22	24	21	19	18	18	17	15	14	11	8	8	6	6
Matroos- „ . .	11	15	11	11	9	11	7	9	10	10	9	9	7	7	8	5	7	9	9	12
Leerl.-geweerm.-monteur .	—	—	—	7	18	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oppergeweermaker . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
Geweermaker-majoor . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	2	2	3	3	3	3	2	1	1	1
Sergeant-geweermaker .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	6	6	7	7	7	7	7	7
Korporaal-geweermaker .	—	—	—	—	—	—	2	1	6	6	6	6	4	4	5	5	9	9	11	11
Leerling- „ . .	—	—	—	—	—	—	5	5	4	4	5	6	6	6	7	7	3	3	3	3
Sergeant-monteur . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	5	5	11	11	14	14	14	14	14	14

Rangen en Standen.	1901		1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Korporaal-monteur	—	—	—	—	—	—	5	5	9	9	9	9	13	13	20	19	28	28	36	35
Leerling- „	—	—	—	—	—	—	10	10	15	15	22	22	24	24	22	22	22	22	16	15
Bottelier-majoor	9	9	9	9	9	10	10	10	12	12	10	10	11	11	11	11	11	11	12	11
Sergeant-bottelier	31	31	32	31	32	33	33	30	30	32	32	29	27	26	27	25	25	25	25	25
Korporaal- „	27	26	27	28	30	23	23	24	27	26	29	29	27	25	23	25	24	25	23	23
Matroos- „	19	21	18	19	17	22	23	28	25	23	21	20	19	21	20	20	22	21	24	26
Ziekenverpleger-majoor	8	5	8	8	8	8	8	8	10	11	12	12	12	12	12	12	13	13	13	12
Sergeant-ziekenverpleger	39	39	40	40	40	40	40	39	39	37	36	35	36	36	36	35	35	37	37	36
Korporaal- „	32	34	32	34	34	37	36	38	30	33	36	37	34	33	31	34	32	32	33	33
Matroos- „	29	29	27	22	20	22	18	15	22	19	10	10	10	12	19	15	22	17	26	26
Opper schrijver	—	—	—	—	—	—	—	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3
Schrijver-majoor	18	18	18	20	20	20	20	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Sergeant-schrijver	69	71	70	69	69	69	68	67	65	62	61	57	50	53	58	58	58	58	59	59
Korporaal- „	11	19	11	11	17	13	12	8	13	21	24	30	34	43	41	40	36	35	36	36
Matroos- „	27	25	23	24	18	33	36	42	71	64	60	54	53	43	34	30	28	29	25	29
Sergeant-hofmeester	35	34	36	39	37	38	41	40	39	38	38	37	32	35	38	37	41	41	42	42
Korporaal- „	17	18	18	22	24	21	20	21	19	22	24	31	32	35	28	31	25	29	27	26
Matroos- „	36	29	30	24	24	40	36	45	50	41	37	27	22	18	20	18	18	13	11	11
Sergeant-kok	49	51	51	49	51	49	50	51	57	56	51	51	50	54	55	59	59	53	59	58
Korporaal- „	44	53	55	60	63	59	57	59	46	50	58	62	58	53	51	49	54	65	65	65
Matroos- „	63	53	55	50	51	59	56	50	50	42	35	29	31	31	33	35	30	24	17	13
Kleermaker	10	12	12	11	12	13	13	14	14	14	16	15	15	17	14	16	15	20	16	16
Schoenmaker	13	11	14	21	24	25	31	32	31	31	33	32	33	31	31	27	25	38	30	31
Scheerder	51	43	45	46	44	42	43	40	40	38	40	38	35	36	32	30	28	27	27	26
Matroos 1e klasse	832	877	900	915	942	894	864	823	758	738	710	655	652	614	561	528	507	488	500	487
„ 2e „	580	543	530	526	541	522	533	527	513	488	486	494	505	477	476	488	491	482	459	468
„ 3e „	636	668	677	658	616	565	527	498	455	524	559	557	554	551	610	604	712	793	900	1094
Lichtmatroos	241	260	219	240	237	214	194	172	224	222	241	226	210	240	222	331	347	405	414	445
Jongen	690	615	600	611	600	584	543	533	465	450	466	446	405	393	410	450	483	515	536	344
Zeemilicien	2587	2523	2515	3011	2416	2908	2423	2952	2447	2937	2448	2819	2326	2701	2211	2597	2106	2488	1977	2358
Kapelmeester	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Onderkapelmeester	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	1	1	1	1	1	1	1	1
Stafmuzikant	—	—	—	—	—	—	—	22	23	24	24	24	24	25	25	25	25	24	25	25
Muzikant	41	41	41	41	41	40	41	11	11	11	11	11	11	7	11	11	11	10	11	11
Adspirant-muzikant	—	—	—	—	—	—	—	5	5	7	7	7	7	8	7	8	8	8	8	8
Leerling-muzikant	—	—	—	—	—	—	—	11	9	5	7	6	6	7	7	6	6	6	5	4

Rangen en Standen.	1901		1902		1903		1904	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
OPGEHEVEN QUALITEITEN. *)								
Opperstuurman	3	3	3	3	3	3	3	3
Stuurman-majoor . . .	6	6	6	6	6	7	7	7
Sergeant-stuurman . . .	19	18	18	15	15	12	11	11
Korporaal- „ . . .	1	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-provoost . . .	14	12	11	10	10	8	7	5
Zeilmaker-majoor . . .	5	3	4	4	4	4	4	4
Sergeant-zeilmaker . . .	15	15	14	13	13	12	11	10
Smid-majoor	8	8	8	8	8	5	4	4
Sergeant-smid	8	8	6	5	5	3	3	1
Koksmaat	6	6	4	4	3	3	3	2
Eerste-kleermaker . . .	6	6	6	6	4	4	4	3
Korporaal- „ . . .	7	7	7	7	9	9	9	8
Korporaal-schoenmaker .	32	32	32	30	28	21	21	21

1905		1906		1907		1908		1909		1910	
Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
4	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	3
7	6	6	5	6	6	6	6	5	4	4	5
10	9	9	9	8	8	8	5	5	5	4	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	3	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—
4	4	5	5	6	6	8	9	8	7	6	6
10	10	9	8	7	6	4	3	2	1	1	1
3	1	1	1	—	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—
2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1
3	3	3	2	3	1	2	1	1	1	1	1
8	8	8	8	7	7	7	6	6	6	4	3
20	16	16	15	14	13	11	11	11	8	8	8

*) Bij Kon. besluit van 22 Juli 1895, n°. 35, werd bepaald, dat deze qualiteiten geleidelijk zullen worden opgeheven.

Sterkte van het Korps Mariniers.

Rangen en Standen.	1901		1902		1903		1904	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Kolonel	1	1	1	1	1	1	2	2
Luitenant-kolonel	4	4	4	4	4	4	3	3
Kapitein	12	12	12	12	12	12	12	12
1e Luitenant	16	15	15	15	15	15	15	15
2e „	10	10	15	15	15	12	9	9
Adelborst 2e klasse	6	6	—	—	—	—	—	—
„ 3e „	1	1	—	—	—	—	—	—
Intendant	1	1	1	1	1	1	1	1
Kapitein-kwartiermeester	2	2	2	2	2	2	2	2
Luitenant-kwartiermeester	2	3	2	2	2	2	2	2
Adjudant-onderofficier	3	3	3	3	3	3	3	3
Sergeant-majoor	13	13	14	14	14	14	14	14
Sergeant	100	100	99	105	105	105	105	105
Korporaal	155	158	142	153	168	162	168	161
Marinier 1e klasse	496	501	494	509	499	535	514	537
„ 2e „	485	490	493	489	518	507	521	494
„ 3e „	698	680	726	687	639	570	538	506
Sergeant-tamboer	1	1	1	1	1	1	1	1
„ hoornblazer	1	1	1	1	1	1	1	1
Korporaal-tamboer	3	3	3	3	3	3	3	3
Tamboer 1e klasse	23	23	26	26	27	28	27	28
„ 2e „	12	19	16	18	15	15	17	19
„ 3e „	52	45	49	45	48	44	42	40
Sergeant- of korp.-pijper	1	1	1	1	1	1	1	1
Pijper 1e klasse	8	8	9	10	9	11	10	10
„ 2e „	5	5	7	9	10	10	7	7
„ 3e „	20	20	17	14	13	12	16	15
Adj.-onderoffic.-schrijver	—	—	—	—	—	—	—	2
Sergeant-majoor-schrijver	3	3	3	3	3	3	3	2
„ schrijver	3	3	3	3	3	3	3	2
Korporaal „	3	3	3	3	3	3	3	3
Fourier	8	8	8	8	8	8	8	8
Meester-geweermaker	3	3	3	3	3	3	3	3
„ kleermaker	1	1	1	1	1	1	1	1
Hoofd-magazijnknecht	1	1	1	1	1	1	1	1
Magazijnknecht	3	3	3	3	3	3	3	3

1905		1906		1907		1908		1909		1910	
Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
12	14	14	15	15	15	15	15	13	13	13	15
19	17	21	20	21	19	17	17	16	14	13	11
5	5	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1
3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4
14	14	14	15	15	15	16	15	15	15	13	16
105	105	105	106	105	105	112	112	112	112	113	112
168	168	168	166	168	168	168	168	168	168	168	167
513	532	528	546	502	535	510	550	529	520	513	503
537	494	517	465	478	448	470	419	457	482	506	548
464	460	431	424	400	349	319	355	378	397	416	372
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
29	28	31	32	29	25	31	30	30	30	30	33
22	23	23	20	21	21	20	19	18	23	22	17
39	35	36	31	26	19	16	23	31	30	23	18
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
8	10	8	6	6	8	10	10	8	9	8	7
6	4	6	7	6	14	4	4	4	4	8	7
17	18	18	14	13	11	13	13	17	16	16	15
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2
2	2	2	2	3	3	3	2	4	4	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	—	—
8	8	8	6	8	8	—	—	—	—	—	—
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—
3	3	3	3	3	3	2	1	1	1	—	—

Sterkte van het personeel van den Marine-stoomvaartdienst.

Rangen en Standen.	1901		1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Inspect. v. d. marine-stoomvaartdienst .	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	2
Offic.-machinist 1e kl.	9	10	10	10	10	10	10	13	13	17	16	14	16	15	15	14	20	20	18	24
Offic.-machinist 2e kl.	23	25	25	25	25	25	25	26	29	30	33	40	41	45	45	46	42	43	47	41
Hoofdmachinist 1e kl.	34	32	32	33	33	31	33	68	69	58	55	49	53	45	46	46	44	46	43	50
„ 2e „	36	38	40	42	42	42	42													
Machinist 1e kl. . .	82	81	82	79	72	66	57	108	102	101	114	118	110	128	141	135	140	129	146	135
„ 2e „ . .	66	56	61	47	58	44	53													
Adjunct-machinist *) .	32	31	30	30	33	33	40	39	62	61	67	53	67	43	44	42	51	48	40	38
Adspir.-machinist **)	59	59	64	64	71	71	68	68	74	73	71	71	73	73	61	60	56	56	54	53
Opperstoker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Stoker-majoor . . .	3	5	5	7	7	14	17	17	20	23	24	24	26	28	28	28	30	34	34	33
Sergeant-stoker . .	44	44	45	42	52	41	44	44	44	41	38	42	45	42	49	48	54	53	50	42
Korporaal-stoker 1e kl.	—	—	—	—	—	—	—	24	27	23	35	32	34	46	44	50	43	49	53	45
„ „ 2e „	—	—	—	—	—	—	—	133	154	152	139	152	160	188	198	199	210	218	224	232
„ „ 3e „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	7	10	13
„ „ I	290	268	268	283	278	241	310	9	24	23	22	16	16	11	2	—	—	—	—	—
„ „ II	—	—	—	—	—	—	—	103	70	62	60	46	37	22	15	12	1	—	—	—
„ „ B. D.	—	—	—	—	—	—	—	58	42	43	33	36	31	38	46	33	35	29	29	29
Stoker-olieman . . .	—	—	—	—	—	—	—	7	68	109	121	128	126	130	157	182	186	193	179	172
Stoker 1e klasse . .	298	325	357	380	462	495	522	532	469	432	431	447	467	495	495	486	457	460	429	463
„ 1e „ B. D.	—	—	—	—	—	—	—	11	5	6	6	6	6	8	8	9	9	6	6	6
„ 2e „ . .	515	526	461	424	332	308	262	264	316	388	368	316	270	222	230	270	328	328	328	315
„ 3e „ . .	—	28	100	124	168	181	212	226	133	61	46	11	39	11	5	3	1	—	—	—
Hulpstoker	—	—	—	—	—	—	—	1	1	5	14	24		—	—	—	2	1	1	1

*) Tot 1904 Adspirant-machinist. **) Tot 1904 Leerling-machinist.

Sterkte van het personeel der Koninklijke marine-reserve.

Rangen en Standen.	1901		1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910	
	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.
Luitenant ter zee 1e klasse . .	—	—	—	—	4	4	4	4	5	5	5	5	5	8	9	9	10	10	10	10
Buitengewoon luitenant ter zee 1e klasse	7	7	7	7	7	7	6	6	4	4	4	5	5	6	6	6	6	6	5	4
Luitenant ter zee 2e klasse. .	21	22	26	29	25	27	25	24	24	26	28	33	33	25	30	33	35	36	37	35
Adelborst 1e klasse	22	22	27	26	30	31	33	36	45	43	43	38	47	48	40	39	48	50	46	55
Buitengewoon adelborst . . .	42	47	42	45	45	42	43	43	38	37	38	35	33	32	39	38	24	22	25	19
Matroos 1e klasse	137	135	135	160	171	154	161	176	181	180	52	48	105	167	156	156	147	141	140	129
„ 2e „	112	110	113	91	87	81	72	67	61	71	50	46	60	60	60	61	60	45	35	31
Torpedist 1e klasse	7	3	4	6	7	8	8	11	11	9	5	4	5	4	6	5	6	6	6	6
„ 2e „	10	9	4	5	5	6	6	6	6	5	2	—	2	3	2	1	—	—	—	—
Hoofdmachinist (2e klasse) . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—
Machinist 1e klasse	1	—	1	4	8	8	9	8	7	5)	23	27	47	48	54	56	60	56	54	54
„ 2e „	12	13	16	22	24	22	19	18	20	22)										
Adjunct-machinist	40	46	53	57	70	82	99	108	110	115	106	110	94	91	90	84	94	89	85	76
Adspirant-machinist	24	21	26	27	26	27	38	42	53	73	114	102	107	109	99	91	56	57	18	15
Sergeant-stoker	—	—	—	—	—	—	1	1	2	2	3	3	3	3	2	4	7	8	13	14
Korporaal-stoker (2e klasse) .	14	14	15	12	12	7	7	6	8	7	6	6	4	6	5	4	3	4	3	3
Stoker-olieman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	7	11	11	14	12	19	19
Stoker 1e klasse	33	38	36	35	36	36	29	24	26	27	18	18	22	29	30	34	34	28	26	23
„ 2e „	6	6	5	7	11	12	10	10	11	9	9	9	8	9	5	5	3	5	4	3

Mutatiën bij de officieren der zeemacht gedurende het jaar 1909.

RANGEN.	Sterkte op 1 Jan. 1909.	Bijgekomen door:			Afgegaan door:						Sterkte op 1 Jan. 1910.
		bevordering.	benoeming.	Totaal.	bevordering.	pensionneering.	eervol ontslag.	intrekk. benoem.	overlijden.	Totaal.	
Vice-Admiraal	3	2	—	2	—	2	—	—	—	2	3
Schout-bij-nacht	4	3	—	3	2	—	—	—	—	2	5
Kapitein ter zee	27	11	—	11	3	6	—	—	1	10	28
Kapitein-luitenant ter zee . . .	38	9	—	9	11	—	—	—	—	11	36
Luitenant ter zee 1e klasse . . .	120	14	—	14	9	3	2	—	—	14	120
„ „ „ 2e „ . . .	186	22	—	22	14	3	6	—	—	23	185
Adelborst 1e klasse	57	31	—	31	22	2	1	—	—	25	63
„ 2e „	93	—	33	33	31	—	1	—	2	34	92
Kolonel der mariniers	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Luitenant-kolonel der mariniers .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Kapitein der mariniers	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
1e Luitenant der mariniers . . .	16	—	—	—	—	1	2	—	—	3	13
2e „ „ „ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inspecteur geneeskundigen dienst .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Dirigeerend officier van gezondheid 1e klasse	2	2	—	2	—	2	—	—	—	2	2
Dirigeerend officier van gezondheid 2e klasse	3	3	—	3	2	1	—	—	—	3	3
Officier van gezondheid 1e klasse.	42	4	—	4	3	1	2	—	1	7	39
„ „ „ 2e „	19	—	4	4	4	—	—	—	—	4	19
Hoofdinspecteur van administratie.	1	1	—	1	—	1	—	—	—	1	1
Inspecteur van administratie . .	3	1	—	1	1	—	—	—	—	1	3
Officier van administratie 1e klasse.	26	4	—	4	1	3	—	—	—	4	26
„ „ „ 2e „	44	4	—	4	4	1	4	—	—	9	39
Transporteeren . . .	703	111	37	148	107	26	18	—	4	155	696

RANGEN.	Sterkte op 1 Jan. 1909.	Bijgekomen door:			Afgegaan door:						Sterkte op 1 Jan. 1910.
		bevordering.	benoeming.	Totaal.	bevordering.	pensionneering.	eervol ontslag.	intrekk. benoem.	overlijden.	Totaal.	
Transport . . .	703	111	37	148	107	26	18	—	4	155	696
Adjunct-administrateur.	8	4	—	4	4	—	—	—	—	4	8
Adspirant-administrateur	8	—	4	4	4	—	—	—	—	4	8
Inspecteur v. d. Mar. Stoomvaartd.	2	1	—	1	—	—	—	—	—	—	3
Officier-machinist 1e kl.	20	3	—	3	1	4	—	—	—	5	18
„ „ 2e „	42	8	—	8	3	—	—	—	—	3	47
Intendant der mariniers	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Kapitein-kwartiermeester der mariniers	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Luitenant-kwartiermeester der mariniers	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Apotheker 1e klasse	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
„ 2e „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal 1909 . . .	791	127	41	168	119	30	18	—	4	171	788
„ 1908 . . .	782	125	27	152	112	22	7	—	2	143	791
„ 1907 . . .	788	122	23	145	110	28	12	—	1	151	782
„ 1906 . . .	781	140	38	178	129	24	13	2	3	171	788

Mutatiën bij de machinisten, onderofficieren en minderen der Zeemacht gedurende het jaar 1909.

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1909.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR											Sterkte op 1 Jan. 1910.
										Ontslag.								
		aanneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	overlijden.	langdurige dienst.	lichaams- of ziels-gebreken.	diensteindiging of verzoek.	mindere aanleg of geschiktheid.	vonnis of slecht gedrag.	anti-militaire karakter-eigenschappen.	desertie.	Totaal.	
Opperschipper	17	—	7	—	—	7	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	6	18
Schipper	26	—	8	—	—	8	7	—	—	1	1	—	—	—	—	—	9	25
Bootsman	135	—	15	—	—	15	8	—	—	1	6	—	—	1	—	—	16	134
Kwartiermeester	165	—	18	—	—	18	15	1	3	2	5	—	—	—	—	—	26	157
Opperkonstabel	9	—	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	9
Konstabel-majoor	17	—	4	—	—	4	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4	17
Sergeant-konstabel	76	—	4	—	—	4	4	—	—	—	2	1	—	—	—	—	7	73
Korporaal-konstabel	87	—	16	—	—	16	4	2	1	3	1	5	—	1	—	—	17	86
Seiner-majoor	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Sergeant-seiner	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Korporaal-seiner	18	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	18
Oppergeweermaker	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Geweermaker-majoor	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Sergeant-geweermaker	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Korporaal-geweermaker	9	—	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	11
Leerling-geweermaker	3	3	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	3
Oppermonteur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Monteur-majoor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-monteur	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
Korporaal-monteur	28	—	8	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
Leerling-monteur	22	3	—	—	—	3	8	—	—	—	—	1	—	—	—	—	9	16
Timmerman-majoor	8	—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	8
Sergeant-timmerman	22	—	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	22
Korporaal-timmerman	8	—	2	—	—	2	2	—	—	1	—	1	—	—	—	—	4	6
Matroos-timmerman	7	—	4	—	—	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	9
Bottelier-majoor	11	—	4	—	—	4	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	12
Transporteeren	693	6	103	—	—	109	60	3	4	22	16	9	—	3	—	—	116	686

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1909.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR										Sterkte op 1 Jan. 1910.
		aanneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	overlijden.	Ontslag. langdurige dienst.	Ontslag. lichaams- of ziels-gebreken.	Ontslag. diensteindiging of verzoek.	Ontslag. minder aanleg of geschiktheid.	Ontslag. vonnis of slecht gedrag.	Ontslag. anti-militaire karakter-eigenschappen.	desertie.	Totaal.	
Per transport. .	693	6	103	—	—	109	60	3	4	22	16	9	—	3	—	—	116	686
Sergeant-bottelier	25	—	5	—	—	5	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	5	25
Korporaal-bottelier	24	—	5	—	—	5	5	—	—	1	—	—	—	—	—	—	6	23
Matroos-bottelier.	22	—	11	—	—	11	5	1	—	—	—	2	—	1	—	—	9	24
Ziekenverpleger-majoor . . .	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Sergeant-ziekenverpleger. . .	35	—	3	—	—	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	37
Korporaal-ziekenverpleger . .	32	—	6	—	—	6	3	—	—	1	—	1	—	—	—	—	5	33
Matroos-ziekenverpleger. . .	22	—	10	—	—	10	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	26
Opperschrijver	4	—	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	4
Schrijver-majoor	16	—	3	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	16
Sergeant-schrijver	58	—	12	—	—	12	3	—	—	—	4	4	—	—	—	—	11	59
Korporaal-schrijver	36	—	12	—	—	12	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	36
Matroos-schrijver	28	—	12	—	—	12	12	—	1	—	—	2	—	—	—	—	15	25
Sergeant-hofmeester	41	—	2	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	42
Korporaal-hofmeester. . . .	25	—	5	—	—	5	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3	27
Matroos-hofmeester	18	—	1	—	—	1	5	—	—	—	2	—	—	—	—	1	8	11
Sergeant-kok	59	—	5	—	—	5	—	1	—	2	2	—	—	—	—	—	5	59
Korporaal-kok	54	1	16	—	—	17	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	65
Matroos-kok.	30	—	5	1	—	6	16	—	—	—	1	—	—	—	—	2	19	17
Kleermaker	15	3	—	—	—	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	16
Schoenmaker	25	8	—	—	—	8	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	3	30
Scheerder.	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	27
Matroos der 1ste klasse. . .	507	4	96	3	1	104	49	—	2	24	9	18	—	1	1	7	111	500
„ „ 2de „ . . .	491	—	112	5	5	122	124	6	1	—	3	3	1	5	—	11	154	459
„ „ 3de „ . . .	712	35	341	6	18	400	117	3	5	—	6	9	2	27	3	40	212	900
Lichtmatroos	347	201	231	—	8	440	346	—	2	—	4	—	8	—	—	13	373	414
Jongen	483	337	—	—	1	338	231	—	1	—	3	22	27	—	—	1	285	536
Kapelmeester	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Onderkapelmeester	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Transporteeren . .	3845	595	999	15	33	1642	1008	14	17	55	53	74	38	37	4	76	1175	4112

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1909.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR											Sterkte op 1 Jan. 1910.
		aanneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	overlijden.	Ontslag.						desertie.	Totaal.	
										langdurige dienst.	lichaams- of zielsgebreken.	diensteindiging of verzoek.	mindere aanleg of geschiktheid.	vonnis of slecht gedrag.	anti-militaire karakter-eigenschappen.			
Per transport. .	3845	595	999	15	33	1642	1008	14	17	55	53	74	38	37	4	76	1175	4112
Stafmuzikant	25	—	2	—	—	2	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	2	25
Muzikant	11	—	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	11
Adspirant-muzikant	8	1	2	—	—	3	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3	8
Leerling-muzikant.	6	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5
Oppertorpedomaker	4	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	4
Torpedomaker-majoor. . . .	15	—	9	—	—	9	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	22
Sergeant-torpedomaker . . .	96	—	—	—	—	—	9	—	—	—	3	1	—	—	—	—	13	83
Korporaal-torpedomaker. . .	81	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2	79
Matroos-torpedomaker . . .	1	4	1	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Oppertorpedist	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Torpedist-majoor	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	2	30
Sergeant-torpedist.	45	—	4	—	—	4	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	2	47
Korporaal-torpedist	67	—	9	—	—	9	4	—	1	1	3	—	—	—	—	—	9	67
Torpedist der 1ste klasse .	4	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
Hoofdmachinist.	44	—	9	—	—	9	8	—	—	1	1	—	—	—	—	—	10	43
Machinist	140	—	24	—	—	24	9	—	—	—	1	7	1	—	—	—	18	146
Adjunct-machinist.	49	—	17	—	—	17	24	—	—	—	1	—	1	—	—	—	26	40
Adspirant-machinist	56	16	—	—	—	16	17	—	—	—	1	—	—	—	—	—	18	54
Stoker-majoor	30	—	8	—	—	8	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	4	34
Sergeant-stoker	54	—	5	—	—	5	8	—	—	1	—	—	—	—	—	—	9	50
Korporaal-stoker 1ste klasse .	43	—	17	—	—	17	5	—	—	2	—	—	—	—	—	—	7	53
„ „ 2de klasse .	210	1	42	—	—	43	17	1	1	4	5	—	—	—	—	1	29	224
„ „ II	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
„ „ 3de klasse .	6	—	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Stoker-olieman	186	—	44	2	—	46	41	1	1	1	2	4	—	1	—	2	53	179
Stoker 1ste klasse	457	5	53	2	1	61	48	2	2	2	8	23	—	3	—	1	89	429
„ 2de „	328	72	2	2	4	80	53	1	5	—	3	10	—	2	—	6	80	328
„ 3de „	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Transporteeren . .	5849	694	1255	21	38	2008	1260	20	28	72	85	120	43	44	4	86	1561	6096

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1909.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR											Sterkte op 1 Jan. 1910.
		aanneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	overlijden.	Ontslag. langdurige dienst.	Ontslag. lichaams- of ziels-gebreken.	Ontslag. diensteindiging of verzoek.	Ontslag. mindere aanleg of geschiktheid.	Ontslag. vonnis of slecht gedrag.	Ontslag. anti-militaire karakter-eigenschappen.	desertie.	Totaal.	
Per transport. .	5849	694	1255	21	38	2008	1260	20	28	72	85	120	43	44	4	86	1561	6096
Hulpstoker	2	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1
Leerling-stoker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal-stoker BD . . .	35	—	1	—	—	1	—	—	1	3	3	—	—	—	—	—	7	29
Stoker 1ste klasse BD . . .	9	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	6
Opgeheven qualiteiten. Opperstuurman	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Stuurman-majoor . . .	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	4
Sergeant-stuurman . . .	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	4
Zeilmaker-majoor . . .	8	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	6
Sergeant-zeilmaker . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1
Smid-majoor	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Koksmaat.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Eerste-kleermaker . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Korporaal-kleermaker . .	6	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	2	4
Korporaal-schoenmaker. .	11	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	8
Totaal 1909 . . .	**5939**	**694**	**1256**	**21**	**39**	**2010**	**1261**	**21**	**29**	**84**	**89**	**120**	**44**	**44**	**4**	**87**	**1783**	**6166**
„ **1908 . . .**	**5586**	**856**	**1241**	**27**	**50**	**2174**	**1246**	**27**	**16**	**81**	**90**	**204**	**53**	**42**	**2**	**58**	**1819**	**5941**
„ **1907 . . .**	**5629**	**586**	**1600**	**24**	**34**	**2244**	**1612**	**24**	**15**	**105**	**92**	**256**	**34**	**65**	**2**	**73**	**2278**	**5595**
„ **1906 . . .**	**5853**	**402**	**1388**	**34**	**24**	**1848**	**1399**	**34**	**23**	**75**	**102**	**295**	**49**	**78**	**5**	**32**	**2092**	**5609**
„ **1905 . . .**	**5871**	**501**	**1306**	**46**	**43**	**1896**	**1318**	**46**	**33**	**75**	**110**	**169**	**29**	**77**	**13**	**44**	**1914**	**5853**

Opgaven betreffende aanneming en verloop van onderofficieren en minderen.

Jaar.	Bijgekomen door aanneming van jongens te Leiden.	Bijgekomen door aanneming van jongens te Willemsoord.	Bijgekomen door aanneming van lichtmatrozen.	Bijgekomen door aanneming van schepelingen in andere qualiteiten.	Bijgekomen door terugkeer van desertie.	Totaal.	Afgegaan door ontslag, overlijden, desertie.	Vermeerdering.	Vermindering.
1900	247	22	—	217	27	513	442	71	—
1901	228	13	—	197	38	476	439	37	—
1902	270	26	—	216	35	547	452	95	—
1903	202	11	—	289	25	527	740	—	213
1904	230	14	39	145	19	447	603	—	156
1905	250	9	92	150	43	544	562	—	18
1906	218	—	81	103	24	426	670	—	244
1907	258	—	120	208	34	620	654	—	34
1908	376	—	194	286	50	906	552	354	—
1909	337	—	201	156	39	733	501	232	—

Opgaven betreffende het verloop der bij de zeemacht aangenomen jongens.

Jaar.	Verwijderd van de opleiding en ontslagen uit den dienst. te Leiden wegens gemis aan aanleg.	te Leiden wegens slecht gedrag.	te Leiden wegens lichaamsgebreken.	te Amsterdam en te Hellevoetsluis wegens gemis aan aanleg.	te Amsterdam en te Hellevoetsluis wegens slecht gedrag.	te Amsterdam en te Hellevoetsluis wegens lichaamsgebreken.	Ontslagen op verzoek.	Overleden.	Gedeserteerd of wegens desertie van de opleiding verplaatst.	Totaal.
1900	—	—	3	—	5	7	4	2	3	24
1901	—	—	—	4	9	12	3	2	2	32
1902	—	—	—	2	9	3	—	2	—	16
1903	—	3	6	8	11	7	5	—	—	40
1904	—	—	1	21	8	4	4	1	2	41
1905	—	1	1	19	3	1	6	1	—	32
1906	13	5	3	9	4	—	39	1	—	74
1907	20	3	4	2	—	—	23	1	2	55
1908	28	—	1	9	—	1	50	2	—	91
1909	15	—	2	12	—	1	22	1	1	54

STAAT, aanwijzende het aantal jongens beneden de 16 jaar, dat zich tot indiensttreding bij de Zeemacht heeft aangemeld, met opgave hoeveel er van zijn aangenomen en hoeveel er, wegens lichaamsgebreken, zijn afgewezen.

KANTOOR VAN AANNEMING TE	Minimum-leeftijd 13½ jaar									
	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Amsterdam, aangenomen	**73**	**88**	**91**	**56**	**70**	**70**	**59**	**78**	**55**	—
„ afgewezen .	248	172	161	139	129	177	187	274	360	383
Rotterdam, aangenomen .	**48**	**41**	**46**	**22**	**29**	**43**	**27**	**49**	**41**	—
„ afgewezen . .	167	236	177	124	84	187	143	154	224	294
Willemsoord, aangenomen	**19**	**1**	**6**	**10**	**9**	**15**	**11**	**3**	**7**	—
„ afgewezen .	51	5	8	7	6	9	12	18	15	15
Hellevoetsluis, aangen. .	**2**	**4**	**1**	**2**	**2**	**4**	**3**	**3**	—	—
„ afgewezen	4	4	3	3	5	4	5	6	8	8
Vlissingen, aangenomen	**14**	**7**	**17**	**22**	**4**	**16**	**11**	**7**	**12**	—
„ afgewezen . .	15	13	26	25	5	8	9	16	22	34
Leiden, aangenomen . . .	**91**	**87**	**109**	**90**	**116**	**92**	**92**	**111**	**228**	**337**
„ afgewezen	129	141	106	127	90	79	102	112	157	368
Groningen, aangenomen .	—	—	—	—	—	**10**	**8**	**4**	**22**	—
„ afgewezen . .	—	—	—	—	—	8	11	12	23	28
Nijmegen, aangenomen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ afgewezen . .	—	—	—	—	—	12	19	26	23	31
Totaal aangenomen . .	**247**	**228**	**270**	**202**	**230**	**250**	**211**	**225**	**365**	**337**
„ afgewezen . . .	614	571	481	425	319	484	488	618	832	1161

Koninklijk instituut voor de marine te Willemsoord.

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Toelatingsexamen. Adelborst 3e klasse.										
Aantal opengestelde plaatsen	23	30	32	32	16	16	—	—	—	—
Waarvoor zich aanmeldden	54	91	92	83	78	61	—	—	—	—
Geneeskundig afgekeurd	10	14	21	9	24	23	—	—	—	—
Niet opgekomen	2	3	5	2	7	2	—	—	—	—
Aan het examen hebben deelgenomen	42	74	66	72	47	36	—	—	—	—
Tijdens het examen trokken zich terug	1	1	1	3	—	—	—	—	—	—
Aan de vereischten voldeden	18	30	26	29	22	15	—	—	—	—
In 2 of meer vakken onvoldoende	23	43	39	40	25	21	—	—	—	—
Aangesteld	15	27	26†	32†	16	17**	—	—	—	—
Aanneming van Adelborsten 2e klasse.										
Aantal opengestelde plaatsen					10	16	16	32	33	32
Waarvoor zich aanmeldden					34	23	47	46	73	64
Daarvan hadden geen diploma of onvoldoende cijfers					8	1	22	10	17	12
Trokken zich terug					1	3	1	1	4	8
Werden geneeskundig ongeschikt bevonden					11	2	3	6	16	11
Aangesteld					11	13	16	23	33	32
Niet aangesteld of voor eene aanstelling bedankt					—	4	5	6	3	1
Eind- en overgangsexamen.										
Vierde afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	19*	16	31*	30§	36†*a*	18	18*a*	—	—	—
Bij het examen slaagden	17	12	26	22	32	17	16	—	—	—
Vergund den cursus nogmaals te volgen	1	4	4	4	2	1	—	—	—	—
Derde afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	20	19*	12	26	23 *a*	43*b*	32	35*b*	25	33
Bij het examen slaagden	19	18	12	25	21	40	29	32	25	33
Vergund den cursus nogmaals te volgen	1	—	—	1	—	2	3	2	—	—

† waarvan 7 voorwaardelijk. ** waarvan 3 voorwaardelijk. § waarvan 7 voorwaardelijk; 4 adelborsten werden eervol ontslagen. * 1 adelborst werd op verzoek eervol ontslagen.

a 2 adelborsten werden eervol ontslagen.

b 1 adelborst werd eervol ontslagen.

Tweede afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	20	24	20*	12*	26 *b*	22	40	36	34*c*	25*d*
Bij het examen slaagden	15	22	19	10	21	22	33	34	32	24
Vergund den cursus nogmaals te volgen	5	2	—	1	1	—	7	2	—	—
Eerste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	23	16	22	19	10	21	23*a*	33	34*a*	33*e*
Bij het examen slaagden	23	16	22	19	10	20	22	33	32	32
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—

* 1 adelborst werd op verzoek eervol ontslagen. *a*. 1 adelborst werd eervol ontslagen. *b*. 4 adelborsten werden eervol ontslagen. *c*. 1 adelborst is overleden en 1 adelborst kon wegens ziekte aan het examen niet deelnemen. *d*. 1 adelborst is overleden. *e*. 1 adelborst werd wegens mindere geschiktheid en aanleg ontslagen.

Opleiding van adspirant-administrateurs.

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Toelatingsexamen.										
Aantal opengestelde plaatsen	4	6	5	5	4	4	4	4	4	3
Waarvoor zich aanmeldden	9	15	13	7	9	6	16	21	16	14 *b*)
Zich teruggetrokken	1	—	—	—	—	—	3	7	5	2
Geneeskundig afgekeurd	1	5	1	1	2	2	1	3	2	4
Aan de vereischten voldeden	7	9	12	5	7	4	4	8	4	3
Aangesteld	4	6	5	5	4*)	4*)	4*)	4	4*)	3*)
Eind- en overgangsexamen.										
Tweede afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	3**)	4**)	6	5	5	4	4	4	4	4
Bij het examen slaagden	2	3	6	5	5	4	4	4	4	4
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eerste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	4	2	3	6	5	5	4	4	4	4 *a*)
Bij het examen slaagden	4	2	3	6	5	5	4	4	4	3
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Zonder gehouden examen. **) 1 adspirant werd op verzoek eervol ontslagen.
a) 1 adspirant kon wegens ziekte aan het examen niet deelnemen. *b*) 4 hiervan werden tot adelborst 2de klasse benoemd.

Opleiding van adspirant-machinisten.

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Toelatingsexamen.										
Aantal opengestelde plaatsen	30	30	30	30	30	20	20	16	17	17
Waarvoor zich aanmeldden	65	76	99	115	125	121	68	64	62	97
Geneeskundig afgekeurd .	15	18	31	27	37	36	24	22	14	29
Niet opgekomen	1	1	2	5	4	3	3	3	3	6
Aan het examen hebben deelgenomen	49	57	66	83	84	82	41	38	45	62
Tijdens het examen trokken zich terug	1	2	—	—	—	—	—	1	—	1
Aan de vereischten voldeden	22	28	24	32	27	28	18	16	17	23
Aan de vereischten voldeden niet	26	27	42	51	57	54	23	21	28	38
Aangesteld	20	25	20	29*c*	24	20	17	16	16	17
Eind- en overgangsexamen.										
Jongste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	27*a*	20	25	20	29*b*	25	21	17	16	16
Bij het examen slaagden .	26	20	25	20	27	24	21	17	16	15
Vergund den cursus nogmaals te volgen. . . .	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1
Middelste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	18	26	21	25	20	29	24	23	17	16
Bij het examen slaagden .	18	25	21	25	17	28*a*	21*d*	23	17	16
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	1	—	—	2	—	2	—	—	—
Oudste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	14	18*a*	25*b*	23	25	17	28	21	23*f*	21
Bij het examen slaagden .	14	17	22	23	25	17	28	20*e*	18	20
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	4	1

a 1 leerling werd wegens gebrek aan ijver en lust tot studie uit den zeedienst ontslagen.
b 1 leerling werd op verzoek ontslagen. *c* waarvan 3 voorloopig.
d 1 „ „ wegens geringe geestelijke ontwikkeling ontslagen.
e 1 „ „ ontslagen.
f 1 „ „ wegens lichaamsgebreken ontslagen.

Staat van ontvangen en afgegeven gelden en boekjes betreffende de Rijkspostspaarbank ten dienste van het personeel der Koninklijke Marine over het tijdvak van 1 Oct. 1909 tot 1 Oct. 1910.

Maand.	Aantal nieuwe boekjes.	Bedrag van eerste inlagen.	Bedrag van nadere inlagen.	Totaal.
1909.				
October . . .	32	f 678.30	f 10,490.58⁵	f 11,168.88⁵
November . .	70	„ 3,428.76	„ 10,869.32⁵	„ 14,298.08⁵
December . .	19	„ 642.77	„ 12,614.97	„ 13,257.74
1910.				
Januari . .	29	„ 751.36	„ 7,377.90	„ 8,129.26
Februari. . .	21	„ 1,175.35	„ 9,834.05⁵	„ 11,009.40⁵
Rente over 1909			„ 3,233.90	„ 3,233.90
Maart . . .	60	„ 2,105.77	„ 13,543.86	„ 15,649.63
April. . . .	98	„ 2,368.28	„ 15,575.13	„ 17,943.41
Mei	64	„ 2,816.01	„ 17,860.81	„ 20,676.82
Juni	31	„ 1,722.01	„ 15,694.46	„ 17,416.47
Juli	37	„ 1,048.12	„ 8,910.36	„ 9,958.48
Augustus . .	61	„ 2,686.44	„ 21,896.04⁵	„ 24,582.48⁵
September . .	22	„ 517.25	„ 10,246.73	„ 10,763.98
Totaal . .	544	f19,940.42	f 158,148.13	f 178,088.55

Op 1 October 1909 was belegd in 1153 boekjes f 166,627.19.

Maand.	Afgegeven boekjes.		Terug-betaalde gelden.	Totaal.
	Getal.	Bedrag.		
1909.				
October .	14	f 2,765.30	f 5,020.75	f 7,786.05
November	11	„ 2,973.38	„ 10,304.60	„ 13,277.98
December	9	„ 2,078.31	„ 6,946.47	„ 9.024.78
1910.				
Januari .	9	„ 1,718.84	„ 2,581.—	„ 4,299.84
Februari.	322	„ 45,638.33	„ 17,327.50	„ 62,965.83
Maart. .	32	„ 4,108.82	„ 15,423.07⁵	„ 19,531.89⁵
April. .	7	„ 782.26	„ 2,888.—	„ 3,670.26
Mei . .	11	„ 477.59	„ 8,420.50	„ 8,898.09
Juni . .	6	„ 492.52	„ 4,435.43	„ 4,927.95
Juli . .	11	„ 3,286.67	„ 9,436.65	„ 12,723.32
Augustus	19	„ 4,140.33⁵	—	„ 4,140.33⁵
September	26	„ 5,075.84	„ 9,953.80	„ 15,029.64
Totaal. .	477	f 73 538.19⁵	f92,737.77⁵	f 166,275.97

Op 1 October 1909 was belegd in 1220 boekjes f 178,439.77.

Opgave van het bedrag der in elk jaar belegde en afgegeven gelden en van het aantal der in elk jaar genomen en afgegeven boekjes.

Jaar.	Belegd in		Totaal afgegeven boekjes en gelden.				Vermeerdering of vermindering.	
			Afgifte van boekjes.		Terugbetaald op boekjes.	Totaal.		
	boekjes.	bedrag.	Aantal boekjes.	Bedrag.			Boekjes.	Bedrag.
1895 en 1896	1024	f 130,082.52⅝	378	f 41,848.79⅝	f 24,975.06	f 66,823.85⅝	+ 646	+ f 63,258.67
1897	634	„ 99,027.35	428	„ 39,644.13	„ 29,910.85	„ 69,554.98	+ 206	+ „ 29,472.37
1898	762	„ 133,336.21	407	„ 50,121.33⅝	„ 55,613.06	„ 105,734.39⅝	+ 355	+ „ 27,601.81⅝
1899	767	„ 161,070.45⅝	741	„ 58,665.97⅝	„ 85,058.37	„ 143,724.34⅝	+ 26	+ „ 17,346.11
1900	714	„ 158,016.35	794	„ 64,859.64	„ 90,180.88	„ 155,040.52	— 80	+ „ 2,975.83
1901	828	„ 186,360.01	529	„ 66,260.70⅝	„ 72,344.75⅝	„ 138,605.46	+ 299	+ „ 47,954.55
1902	782	„ 201,279.41	882	„127,309.69	„ 88,806.40	„ 216,116.09	— 100	— „ 14,836.68
1903	570	„ 144,861.99	853	„104,707.49⅝	„ 89,905.91	„ 194,613.40⅝	— 283	— „ 49,751.41⅝
1904	807	„ 167,589.40	544	„ 57,631.97⅝	„ 72,748.31	„ 130,380.28⅝	+ 263	+ „ 37,209.11⅝
1905	713	„ 218,610.16	754	„118,874.55	„ 77,705.99	„ 196,580.54	— 41	+ „ 22,029.62
1906	508	„ 189,578.07⅝	504	„ 92,222.32	„ 91,073.03	„ 183,295.35	+ 4	+ „ 6,282.72⅝
1907	608	„ 170,985.86⅝	775	„106,678.11	„ 89.897.83	„ 196,575.94	— 167	— „ 25.590.07
1908	757	„ 174,945.36	781	„117,840.78⅝	„ 81,567.23	„ 199,408.01⅝	— 24	— „ 24.462.65⅝
1909	687	„ 188,314.23⅝	551	„ 75,507.40⅝	„ 77,033.72	„ 152,541.12⅝	+ 136	+ „ 35,773.11

Overzicht van de jaarlijksche toeneming van de spaarbankboekjes en de belegde gelden, alsmede van de afgifte der boekjes en de terugbetaalde gelden.

Tijdvak loopende van 1 Maart 1895 tot	Belegd in		Totaal afgegeven gelden.				Blijft	
			Afgifte van boekjes.		Terugbetaald.	Totaal.		
	boekjes.	bedrag.	Aantal boekjes.	Bedrag.			Boekjes.	Bedrag.
Ult° Dec. 1896	1024	f 130,082.52⅝	378	f 41,848.79⅝	f 24,975.06	f 66,823.85⅝	646	f 63,258.67
„ „ 1897	1658	„ 229,109.87⅝	806	„ 81,492.92⅝	„ 54,885.91	„ 136,378.83⅝	852	„ 92,731.04
„ „ 1898	2420	„ 362,446.08⅝	1213	„ 131,614.26	„ 110,498.97	„ 242,113.23	1207	„ 120,332.85⅝
„ „ 1899	3187	„ 523,516.54	1954	„ 190,280.23⅝	„ 195,557.34	„ 385,837.57⅝	1233	„ 137,678.96⅝
„ „ 1900	3901	„ 681,532.89	2748	„ 255,139.87⅝	„ 285,738.22	„ 540,878.09⅝	1153	„ 140,654.79⅝
„ „ 1901	4729	„ 868,092.90	3277	„ 321,400.58	„ 358,082.97⅝	„ 679,483.55⅝	1452	„ 188,609.34⅝
„ „ 1902	5511	„ 1,069,374.26	4159	„ 448,712.22	„ 446,889.37⅝	„ 895,601.59⅝	1352	„ 173,772.66⅝
„ „ 1903	6081	„ 1,214,236.25	5012	„ 553,419.71⅝	„ 536,795.28⅝	„ 1,090,215.—	1069	„ 124,021.25
„ „ 1904	6888	„ 1,381,825.65	5556	„ 611,051.69	„ 609,543.59⅝	„ 1,220,595.28⅝	1332	„ 161,230.36⅝
„ „ 1905	7691	„ 1,600,435.81	6310	„ 729,926.24	„ 687,249.58⅝	„ 1,417,175.82⅝	1291	„ 183,259.98⅝
„ „ 1906	8109	„ 1,790,013.88⅝	6814	„ 822,148.56	„ 778,322.61⅝	„ 1,600,471.17⅝	1295	„ 189,542.71
„ „ 1907	8717	„ 1,960,999.75	7589	„ 928,826.67⅝	„ 868,220.44⅝	„ 1,797,047.11⅝	1128	„ 163,952.63⅝
„ „ 1908	9474	„ 2,135,945.11	8370	„ 1,046,667.45⅝	„ 949,787.67⅝	„ 1,996,455.13	1104	„ 139,489.98
„ „ 1909	10161	„ 2,324,259.34⅝	8921	„ 1,122,174.86	„ 1,026,821.39⅝	„ 2,148,996.25⅝	1240	„ 175,263.09

Klachtzaken bij de Koninklijke Marine, 1 Juli 1909—1 Juli 1910.

RANGEN EN STANDEN.	Ingediend bij		DISPOSITIËN.				STRAFFEN EN STRAFREDENEN.					
	Hoogere Militaire Autoriteit.	Zeekrijgsraad of Hoog Mil. Gerechtshof.	Gegrond.	Gedeeltelijk gegrond.	Ongegrond.	Niet ontvankelijk.	Handhaving straf(-fen) en strafreden.	Handhaving straf(-fen), wijziging strafreden.	Nadere straf opgelegd wegens indienen klacht.	Straf(-fen) geroyeerd c. q. onder oplegging van lichtere straf.	Straffen deels gehandhaafd, deels geroyeerd met handhaving strafredenen.	Straffen deels gehandhaafd, deels geroyeerd met wijziging strafredenen.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Luitenant ter zee der 2e klasse	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Sergeant-torpedist	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Korporaal-torpedomaker	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Korporaal-monteur	5	—	4	—	1	—	—	2	1	—	—	2
Korporaal-schrijver	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Matroos-timmerman	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Matroos-bottelier	1	2	1	—	2	—	—	—	2	—	—	1
Schoenmaker	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Kwartiermeester	1	1	1	—	1	—	1	—	—	1	—	—
Matroos der 1e klasse	—	3	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—
„ „ 2e „	7	2	6	—	3	—	1	2	2	2	—	2
„ „ 3e „	10	5	—	1	14	—	6	1	8	—	—	—
Zeemilicien	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Machinist	1	1	1	—	1	—	—	1	1	—	—	—
Adspirant-machinist	2	—	1	—	1	—	—	—	1	1	—	—
Korporaal-stoker der 1e kl.	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Stoker-olieman	2	2	2	—	2	—	2	1	—	1	—	—
Stoker der 1e klasse	2	2	—	1	3	—	1	—	2	—	—	1
„ „ 2e „	2	—	1	—	1	—	1	—	1	—	—	—
Korporaal der mariniers	1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Marinier der 1e klasse	5	1	3	—	3	—	—	—	—	1	—	—
„ „ 2e „	5	2	2	—	5	—	2	—	1	3	—	—
„ „ 3e „	6	1	2	—	5	—	2	2	3	—	—	—
Totaal 1909—'10	**57**	**23**	**28**	**2**	**49**	**1**	**1**	**1**	**2**	**2**	—	—
id. 1908—'09	**30**	**30**	**11**	**5**	**43**	**1**	**21**	**12**	**27**	**13**	—	**6**
id. 1907—'08	**46**	**11**	**8**	**3**	**46**	—	**15**	**11**	**22**	**7**	**1**	**3**
id. 1906—'07	**38**	**13**	**9**	**5**	**37**	—	**24**	**8**	**17**	**5**	**1**	**2**
id. 1905—'06	**41**	**11**	**6**	**5**	**40**	—	**17**	**9**	**16**	**5**	—	**4**
id. 1904—'05	**51**	**22**	**14**	**8**	**47**	**4**	**20**	**5**	**15**	**6**	—	**4**
id. 1903—'04	**53**	**23**	**13**	**9**	**51**	**2**	**22**	**13**	**18**	**12**	**1**	**3**
							13	**14**	**32**	**10**	—	**4**
Officieren	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Onderofficieren en minderen	39	19	20	2	36	—	16	9	20	7	—	6
Mariniers	17	4	8	—	13	—	5	3	7	6	—	—
Inlandsche schepelingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	57	**23**	**28**	**2**	**49**	**1**	**21**	**12**	**27**	**13**	—	**6**

Klachtzaken bij de Koninklijke Marine, 1 Juli 1909—1 Juli 1910.

RANGEN EN STANDEN.	Ingediend bij		DISPOSITIËN.				STRAFFEN EN STRAFREDENEN.					
	Hoogere Militaire Autoriteit.	Zeekrijgsraad of Hoog Mil. Gerechtshof.	Gegrond.	Gedeeltelijk gegrond.	Ongegrond.	Niet ontvankelijk.	Handhaving straf(-fen) en strafreden.	Handhaving straf(-fen), wijziging strafreden.	Nadere straf opgelegd wegens indienen klacht.	Straf(-fen) geroyeerd c. q. onder oplegging van lichtere straf.	Straffen deels gehandhaafd, deels geroyeerd met handhaving strafredenen.	Straffen deels gehandhaafd, deels geroyeerd met wijziging strafredenen.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Luitenant ter zee der 2e klasse	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Sergeant-torpedist	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Korporaal-torpedomaker	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Korporaal-monteur	5	—	4	—	1	—	—	2	1	—	—	2
Korporaal-schrijver	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Matroos-timmerman	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Matroos-bottelier	1	2	1	—	2	—	—	—	2	—	—	1
Schoenmaker	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Kwartiermeester	1	1	1	—	1	—	1	—	—	1	—	—
Matroos der 1e klasse	—	3	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—
„ „ 2e „	7	2	6	—	3	—	1	2	2	2	—	2
„ „ 3e „	10	5	—	1	14	—	6	1	8	—	—	—
Zeemilicien	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Machinist	1	1	1	—	1	—	—	1	1	—	—	—
Adspirant-machinist	2	—	1	—	1	—	—	—	1	1	—	—
Korporaal-stoker der 1e kl.	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Stoker-olieman	2	2	2	—	2	—	2	1	—	1	—	—
Stoker der 1e klasse	2	2	—	1	3	—	1	—	2	—	—	1
„ „ 2e „	2	—	1	—	1	—	1	—	—	1	—	—
Korporaal der mariniers	1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Marinier der 1e klasse	5	1	3	—	3	—	2	—	1	3	—	—
„ „ 2e „	5	2	2	—	5	—	2	2	3	—	—	—
„ „ 3e „	6	1	2	—	5	—	1	1	3	2	—	—
Totaal 1909—'10	**57**	**23**	**28**	**2**	**49**	**1**	**21**	**12**	**27**	**13**	—	**6**
id. 1908—'09	**30**	**30**	**11**	**5**	**43**	**1**	**15**	**11**	**22**	**7**	**1**	**3**
id. 1907—'08	**46**	**11**	**8**	**3**	**46**	—	**24**	**8**	**17**	**5**	**1**	**2**
id. 1906—'07	**38**	**13**	**9**	**5**	**37**	—	**17**	**9**	**16**	**5**	—	**4**
id. 1905—'06	**41**	**11**	**6**	**5**	**40**	—	**20**	**5**	**15**	**6**	—	**4**
id. 1904—'05	**51**	**22**	**14**	**8**	**47**	**4**	**22**	**13**	**18**	**12**	**1**	**3**
id. 1903—'04	**53**	**23**	**13**	**9**	**51**	**2**	**13**	**14**	**32**	**10**	—	**4**
Officieren	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Onderofficieren en minderen	39	19	20	2	36	—	16	9	20	7	—	6
Mariniers	17	4	8	—	13	—	5	3	7	6	—	—
Inlandsche schepelingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	57	**23**	**28**	**2**	**49**	**1**	**21**	**12**	**27**	**13**	—	**6**

STAAT VAN GESTRAFTEN. (1 Juli 1909—1 Juli 1910.)

163 gestraften met 10 of meer straffen = 2143 straffen. 1577 gestraften met 2—5 straffen = 4402 straffen
614 id. met 5—10 straffen = 4038 id. 1171 id. met 1 straf = 1171 id.

2076 j., 1657 m., 1214 s., 873 o.

Sterkte. 1)	Aard der overtreding.	GESTRAFTEN. 2) Totaal.	LEEFTIJDEN. 3) beneden 16 jaar.				16 tot 21 jaar.				21 tot 24 jaar.				24 tot 30 jaar.				30 jaar en ouder.				QUALITEITEN. Afk. van de opl. v. jongens.	Mariniers.	Stokers.	Overigen (zonder de zeemilicieins.)
			j.	m.	s.	o.	j.	m.	s.	o.	j.	m.	s.	o.	j.	m.	s.	o.	j.	m.	s.	o.				
	a. niet in dronkenschap gepleegd:																									
	1. tegen d. ond.gesch.h.	981	—	—	—	—	255	91	13	102	95	76	40	39	60	88	42	13	17	25	21	4	427	280	116	158
	2. in verband m. d. wal.	2119	5	—	—	—	447	188	61	149	155	153	133	73	121	247	132	35	51	90	57	22	779	678	383	279
	3. dieverij.	71	1	—	—	—	39	4	—	15	2	3	3	—	—	4	—	—	—	—	—	—	42	11	3	15
	4. overige.	2251	13	—	—	—	585	222	45	215	208	174	90	76	114	215	82	27	57	72	37	19	977	683	254	337
	b. in en tengevolge van dronkenschap gepleegd:																									
	1. tegen d. ond.gesch.h.	22	—	—	—	—	4	5	—	1	2	1	2	—	—	2	1	—	1	1	2	—	7	9	5	1
	2. in verband m. d. wal.	283	—	—	—	—	48	31	4	21	16	21	13	3	14	37	26	3	9	22	14	1	87	111	57	28
	3. dieverij.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
	4. overige.	30	—	—	—	—	8	2	2	—	2	4	3	—	—	3	4	—	—	—	2	—	10	9	11	—
	c. dronkenschap: *Aant. gestraften, hetzij eenmaal of meermalen gestraft.*	208	—	—	—	—	39	16	4	11	12	11	15	4	11	24	20	4	6	16	7	8	68	67	46	27
		3525	14	—	—	—	706	298	98	272	310	253	190	123	223	364	214	56	107	156	105	37	1359	1071	607	488

1) De bemanning beneden den sergeantsrang op den 1sten Juli van het jaar 1910, gerekend naar het aantal conduiteboekjes van actief dienenden aan boord of bij eene inrichting.

2) Dezelfde schepeling, meermalen gestraft zijnde voor feiten van denzelfden aard, wordt in de onder dit hoofd voorkomende kolommen en rubrieken slechts eenmaal geteld.

3) De verdeeling der gestraften naar den leeftijd onderverdeeld naar de dienstvakken, waartoe zij volgens de volgende 4 kolommen behooren, onder aanduiding met **j:** afk. van opl. jongens; **m:** mariniers; **s:** stokers; **o:** overigen. De leeftijd op 1 Januari 1910.

Ongestraft bleven: 717 j., 586 m., 607 s., 385 o.

STAAT VAN OPGELEGDE STRAFFEN.

1 Juli 1909—1 Juli 1910.

163 gestraften met 10 of meer straffen = 2143 straffen.
614 gestraften met 5—10 straffen = 4038 id.
1577 gestraften met 2—5 straffen = 4402 straffen.
1171 gestraften met 1 straf = 1171 id.

Sterkte.	Aard der overtreding.	Totaal gestraften.	scheeps-arrest.		straf-dienst.		provoost- en hut-arrest.		degradatie en vermindering in klasse.	plaatsing in de strafkl.		kwartier-arrest.		politie-kamer.		plaatsing b/h. algem. depôt van discipline.
			straffen.	dagen straf.	straffen.	dagen straf.	straffen.	dagen straf.		straffen.	dagen straf.	straffen.	dagen straf.	straffen.	dagen straf.	
2076 j., 1657 m., 1214 s., 873 o.	*a.* niet in dronkenschap gepleegd:															
	1. tegen de ondergeschiktheid . .	981	143	481	782	2953	689	1858	10	7	414	1	4	—	—	—
	2. in verband met den wal	2119	1296	4642	2303	12401	523	2951	72	35	1409	19	63	1	5	—
	3. dieverij	71	1	2	20	113	53	230	—	—	—	—	—	—	—	—
	4. overige	2251	1235	2699	3522	8307	325	841	9	3	180	3	7	—	—	—
	b. in en tengevolge van dronkenschap gepleegd:															
	1. tegen de ondergeschiktheid . .	22	1	14	8	83	13	84	—	—	—	—	—	—	—	—
	2. in verband met den wal	283	73	476	175	1229	71	409	12	2	120	4	15	—	—	—
	3. dieverij	1	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	4. overige	30	6	26	11	63	12	41	1	—	—	—	—	—	—	—
	c. dronkenschap:	208	57	513	146	1098	43	246	1	2	120	3	30	—	—	—
	aantal gestraften, hetzij eenmaal of meermalen gestraft	3525														
	Totaal 1909—'10 . .		2813	8857	7027	26247	1729	6660	105	49	2243	30	119	1	5	—

Overzicht van het aantal beloodste en niet beloodste vaartuigen.

	1905	1906	1907	1908	1909
Uit zee.					
Schepen, geloodst voor de geheele reis	14291	14830	15522	14661	15179
Schepen, geloodst voor een gedeelte der reis	631	896	636	600	677
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of dit niet verlangden .	859	868	934	1169	1206
	15781	16594	17092	16430	17062
Naar zee.					
Geloodste schepen	13803	14642	15082	14108	14461
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of dit niet verlangden .	1093	1104	1174	1422	1760
	14896	15746	16256	15530	16221
Op en af.					
De rivieren op en af geloodste schepen	25610	27240	28329	26451	27279
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of dit niet verlangden.	813	696	775	935	1131
	26423	27936	29104	27386	28410

Het verschil tusschen het aantal uit zee en naar zee geloodste schepen spruit voort uit de omstandigheid, dat het aantal door Hollandsche loodsen uit zee naar België geloodste schepen grooter is dan dat, door die loodsen van België naar zee geloodst.

Opgaaf van het aantal mindere geëmployeerden, werklieden en leerlingen van de verschillende vakken, op de drie werven in dienst.

QUALITEIT.	1 Juli 1908				1 Juli 1909				1 Juli 1910			
	Mindere geëmployeerden.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	Mindere geëmployeerden.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	Mindere geëmployeerden.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.
Vak van Scheepsbouw.												
Algemeene- en bureeldienst . . .	16	7	2	25	16	7	2	25	15	8	1	24
Teekenaars	28	—	—	28	28	—	—	28	30	—	1	31
Ambacht der scheepmakers . . .	18	445	135	598	16	447	94	557	18	437	90	545
Ambacht der scheepsbeschieters, enz.	8	141	39	188	8	153	31	192	8	153	30	191
Ambacht der schilders.	4	85	23	112	4	87	25	116	4	89	23	116
Ambacht der werktuigmakers, enz.	5	104	31	140	5	102	34	141	6	106	32	144
Ambacht der vuurwerkers, enz. .	9	233	64	306	9	241	64	314	10	259	59	328
Ambacht der werfsjouwers, enz. .	17	119	—	136	15	118	—	133	15	115	—	130
Conservatiepersoneel.	8	112	—	120	8	103	—	111	8	98	—	106
Monteur.	3	—	—	3	2	—	—	2	2	—	—	2
Vak van Uitrusting.												
Algemeene- en bureeldienst . . .	21	29	—	50	15	28	—	43	16	27	—	43
Ambacht der takelaars, enz. . . .	6	81	6	93	6	86	5	97	6	83	4	93
Ambacht der zeilmakers	3	46	12	61	3	47	13	63	3	45	13	61
Ambacht der ernstvuurwerkers . .	9	102	24	135	8	101	22	131	8	102	20	130
Geweermakerswerkplaats	1	8	3	12	1	10	3	14	1	10	3	14
Personeel der reservemagazijnen .	4	37	—	41	6	37	—	43	6	37	—	43
Personeel der werkvaartuigen . .	5	13	—	18	4	10	—	14	4	10	—	14
Haven- en sluispersoneel	7	—	—	7	7	—	—	7	7	—	—	7
Torpedo-atelier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Vak van Magazijnen.												
Algemeene- en bureeldienst . . .	3	2	—	5	3	2	—	5	3	2	—	5
Personeel der voorraadmagazijnen .	27	91	—	118	28	94	—	122	28	96	—	124
Magazijnen van kleeding en levensmiddelen.	4	13	—	17	5	16	—	21	5	17	—	22
Vak van Politie.												
Politiepersoneel	49	—	—	49	49	—	—	49	49	—	—	49

ALGEMEEN OVERZICHT

DER

SCHEPEN EN VAARTUIGEN VAN OORLOG.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling. 1)	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M. 2)	Grootste breedte in M. 3)	Grootste diepgang in dM. in zeewater. 4)	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proefsnelheid in vaart.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevoud zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.

A. Koninklijke Marine.

1. Gepantserde schepen en vaartuigen.

a. *Pantserschepen.*

Evertsen	2	S	1893 Vlissingen, Koninklijke Maatschappij „de Schelde".	1894	86,2	14,3	52,3	3520	kn. v. 21 cM. A. nº. 1 „ „ 15 „ nº. 1. „ „ 7,5 „ „ „ „ 3,7 „	3 2 6 4 15	1	2	4735	16	330	14	9	1400	2100	150—100 S	240 S	240 S	50 S (*a*)	dienst.	266	
Piet Hein . . .	2	S	1893 Fijenoord, Ned. Stoombootm.	1894	86,2	14,3	52,3	3520	id.	15	1	2	4736	16,12	330	14	9	1400	2100	150—100 S	240 S	240 S	50 S (*a*)	dienst.	266	
Kortenaer . . .	2	S	1893 Amsterdam, Rijkswerf.	1894	86,2	14,3	52,3	3520	kn. v. 21 cM. A. nº. 1 „ „ 15 „ nº 3 „ „ 7,5 „ „ 1 „ „ 3,7 „	3 2 6 4 15	1	2	4658	16	330	14	9	1400	2100	150—100 S	240 S	240 S	50 S (*a*)	herstelling.	266	
Jacob van Heemskerck	2	S	1905 Amsterdam, Rijkswerf.	1906	98	15,2 16,85 (*b*)	57	5000	kn. v. 24 cM. nº. 2. „ „ 15 „ „ 5. „ „ 7,5 „ „ 3. mr. „ 7,5 „ A. kn. „ 3,7 „	2 6 6 1 4 19	2	—	6000	16,54	610	14,5	10	—	3280	150—100 S	200 S	200 S	50 S	dienst	351	
Koningin Regentes	2	S	1898 Amsterdam, Rijkswerf.	1900	96,6	15,2	58,1	5084	kn. v. 24 cM. nº. 1. „ „ 15 „ nº. 4. „ „ 7,5 „ „ 3. mr „ 7,5 „ A. kn. „ 3,7 „	2 4 8 2 4 20	1	2	7290	16,91	827	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	250 S	250 S	50 S	dienst O.-I.	373	*)
De Ruyter . . .	2	S	1900 Rotterdam, Maatsch. voor Scheeps- en Werktuigb. Fijenoord.	1901	96,6	15,2	58,1	5084	kn. v. 24 cM. nº. 1. „ „ 15 „ „ 4. „ „ 7,5 „ „ 3. mr. „ 7,5 „ A. kn. „ 3,7 „	2 4 8 1 4 19	1	2	6377	16,55	825	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	250 S	250 S	50 S	dienst O.-I	373	*)

1) IJ—ijzer, C—compound, S—staal, C.—composite, Z—gezinkt, K—gekoperd. (2) Lengte van den romp over alles. (3) Breedte van den romp op het grootspant over de buitenhuid zonder uitbouwsels. De breedte met uitstekende deelen wordt tusschen haakjes onder het breedtecijfer van den romp aangetroffen. (4) Diepgang van den romp bij normale toelading, stoomketels op peil. De diepgang met uitstekende deelen wordt tusschen haakjes onder het diepgangcijfer van den romp aangetroffen. (5) Met schepen 4 uren, met torpedobooten van vóór 1900 2 uren, met de latere 3 uren volgehouden. (*a*) Gepantserde hoofden van 150 mM. (*b*) Over de uitbouwingen der kanons van 15 cM met open schild. (*) Met inbegrip der inlandsche bemanning.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht-vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig koleuverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
Hertog Hendrik	2	S	1900 Amsterdam, Rijkswerf.	1902	96,6	15,2	58,1	5084	kn. v. 24 cM. n°. 1. " " 15 " " 4. " " 7,5 " " 3. mr. " 7,5 " A. kn. " 3,7 "	2 4 8 1 4 19	1	2	6282	16,53	825	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	250 S	250 S	50 S	dienst O.-I.	343	*)
Marten Harpertsz Tromp	2	S	1903 id.	1904	100,8	15,2	57	5295	kn. v. 24 cM. n°. 2. " " 15 " " 5. " " 7,5 " " 3. mr. " 7,5 " A. kn " 3 7 "	2 4 8 1 4 19	1	2	6405	16,66	825	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	200 S	200 S	50 S	herstel-ling.	345	
De Zeven Provinciën	2	S	1908 id.	1909	101,5	17,1	61,5	6525	kn. v. 28 cM. " " 15 " n°. 5 " " 7,5 " s. aut. mr. " 7,5 " A. kn " 3,7 "	2 4 10 4 1 21	—	—	7500	—	—	—	—	—	—	150—100 S	250 S	200 S	50 S	aanb.	410	
b. *Pantser dekschepen.*																										
Holland	2	S	1895 Amsterdam, Rijkswerf.	1896	93,3	14,81	54	3900	kn. v. 15 cM. n°. 2. " " 12 " " 1. " " 7,5 " " 1. " " 3,7 " mr. " 7,5 " A.	2 6 4 4 1 17	2	—	10548	19,62 *a)*	1000	—	9,7	—	4500	—	—	100 S	50 S	dienst O.-I.	381	
Zeeland	2	S	1895 Vlissingen, Kon. Maatschappij "de Schelde".	1897	93,3	14,81	54	3900	id	17	2	—	9818	19,47	1000	16	9,7	2250	4500	—	—	100 S	50 S	herstel-ling.	325	
Friesland . . .	2	S	1895 Rotterdam, Maatsch. voor Scheeps- en Werktuigb., Fijenoord.	1896	93,3	14,81	54	3900	id.	17	2	—	10416	19,87	1000	16	9,7	2250	4500	—	—	100 S	50 S	dienst	325	

a) Ruim 3 maanden na dokking. *) Als bij *Koningin Regentes*.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.*)	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftochtvaart.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Geschuttorens of barbetten.	Commandotoren.	Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
Utrecht	2	S	1897 Amsterdam, Rijkswerf.	1898	94,70	14,82	54	4033	kn. v. 15 cM. n°. 3. " " 12 " " 2. " " 7,5 " " 2. " " 3,7 " mr. " 7,5 " A.	2 6 4 4 1 17	1	1	10167	19,61	1000	16	9,7	2100	4500	—	—	100 S	50 S	dienst W.-I.	325	
Noordbrabant . .	2	S	1897 Vlissingen, Kon. Maatschappij „de Schelde".	1899	94,70	14,82	54	4033	id.	17	1	1	10067	20,08	950	16	9,7	2100	4500	—	—	100 S	50 S	dienst O.-I.	381	*)
Gelderland . . .	2	S	1897 Rotterdam, Maatsch. voor Scheeps- en Werktuigb., Fijenoord.	1898	94,70	14,82	54	4033	kn. v. 15 cM. n°. 1. " " 12 " " 2. " " 7,5 " " 2. " " 3,7 " mr. " 7,5 " A.	2 6 4 4 1 17	1	1	9867	20,05	930	16	9,7	2100	4500	—	—	100 S	50 S	in dienst opgel. m. zeer verm. bem.	325	
c. *Monitors.*																										
Reinier Claeszen	2	S	1890 Amsterdam, Rijkswerf.	1891	70	13,52	45,5	2479	kn. v. 21 cM. A n°. 2. " " 17 " " " " 5 " n°. 1. " " 3,7 "	1 1 4 3 9	—	—	2315	12,5	110	10,75	7,6	760	1200	120—100 C	280 C	280 C	75—50 S	dienst	156	
Draak	2	IJ	1875 id.	1877	65,1	15	36,5	2234	kn. v. 28 cM. A. n°. 1 " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	2 2 2 6	—	—	807	8,40	125	7	5	720	1200	204—140 IJ	305—230 IJ	140 IJ	25—16 IJ	reserve	131	
Matador	2	IJ	1876 Fijenoord, Nederlandsche Stoombootmaatschappij.	1878	63,9	14,45	32	2000	id.	6	—	—	691	7,50	125	7	5	720	1200	140—114 IJ	305—230 IJ	140 IJ	25—16 IJ	reserve	131	

*) Als bij *Koningin Regentes*.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proefsnelheid in vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27
d. *Rivier-vaartuigen.*																										
Isala	2	IJ	1876 Amsterdam, Maatschappij „de Atlas".	1876	48,62	7,65	13,5	383	kn. v. 12 cM. A.	2	—	—	306	7,75	35	7	5	400	640	127—51 IJ	127—32 IJ	27 IJ	40—19 IJ	reserve.	37	
Mosa	2	IJ	1877 id.	1878	48,66	7,60	13,5	373	id.	2	—	—	400	8	35	7	5	400	640	127—51 IJ	127—32 IJ	27 IJ	40—19 IJ	reserve.	37	
Rhenus	2	IJ	1876 Amsterdam, Kon. Fabr. v. stoom- en andere werktuigen	1877	48,96	7,65	13,8	388	id.	2	—	—	310	7,7	35	7	5	400	640	127—51 IJ	127—32 IJ	27 IJ	40—19 IJ	dienst.	37	
II. Ongepantserde schepen en vaartuigen.																										
a. *Kanonneer-booten.*																										
Braga	2	IJ	1877 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1878	27,9	8,22	24,8	279	kn. v. 12 cM. n°. 3. „ „ 3,7 „ „ rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4	—	—	101	7	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34	
Freyr	2	IJ	1877 id.	1877	27,86	8,2	24	284	kn. v. 28 cM. A n°. 2. „ „ 3,7 „ „ rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4	—	—	115	7,35	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34	
Hefring	2	IJ	1879 Fijenoord, Ned. Stoomboot-maatschappij.	1879	28	8,22	24,8	272	kn. v. 12 cM. n°. 3 „ „ 3,7 „ „ rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4	—	—	170	8,30	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	dienst	30	*)
Njord	2	IJ	1877 Delfshaven, Christie, Nolet & de Kuyper.	1878	27,86	8,2	24,8	272	kn. v. 28 cM. A. n°. 2. „ „ 3,7 „ „ rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4	—	—	125	7,6	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34	

*) Toegevoegd aan het artillerie-instructieschip.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftochtvaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig koleuverbruik.	Afte leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Afte leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
Thor	2	IJ	1876 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1877	27,86	8,2	24	284	kn. v. 28 cM. A. n°. 2. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4	—	—	103	6 *)	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve	34	
Tyr	2	IJ	1877 id.	1878	27,86	8,2	24	284	id.	4	—	—	116	7,5	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34	
Vidar	2	IJ	1878 Fijenoord, Ned. Stoomboot-maatschappij.	1879	27,8	8,2	25	280	id.	4	—	—	171	7,70	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34	
Wodan	2	IJ	1876 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1877	27,86	8,2	24	284	kn. v. 12 cM. n°. 3. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4	—	—	135	7,50	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	dienst.	34	**)
Bever	2	IJ	1875 id.	1876	25,88	7,62	22	221	kn. v. 21 cM. A. n°. 1. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4	—	—	146	8	20	7	5	800	1040	—	—	—	—	dienst.	34	
Dog	2	IJ	1874 Amsterdam, Rijkswerf.	1874	25,88	7,62	22	221	id.	4	—	—	130	7,50	20	7	5	800	1040	—	—	—	—	reserve.	34	
b *Mijnen-leggers.*																										
Hadda	2	IJ	1879 Amsterd., Kon. Fabr. van stoom- en andere werkt.	1879	27,8	8,2	27,5	270	kn. v. 3,7 cM.	2	Dubbele lanceer-inricht. v. mijnen		162	7,60	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	dienst.	35	
Balder	2	IJ	1878 Delfshaven, Christie, Nolet & de Kuyper.	1878	27,8	8,2	27,5	272	kn. v. 5 cM. s. ant.	2	id.		117	7,50	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	dienst.	35	

*) Op dezen tocht was de *Thor* voorzien van Hirsch-schroeven, welke zijn afgekeurd en later vervangen door gewoon model. **) Toegevoegd aan het artillerie-instructieschip.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht-vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig koleuverbruik.	Afte leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Afte leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
. . . . .	2	S	1910 Amsterdam, Rijkswerf.	—	49,67	9	27,5	670	kn. v. 7,5 cM. s. aut.	3	Dubbele lanceer-inricht. v. mijnen		800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
. . . . .	2	S	id.	—	49,67	9	27,5	670	id.	3	id.		800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
c. *Torpedo-bootjagers.*																										
Wolf	2	S	1909 Vlissingen, Koniuklijke Maat-schappij „de Schelde".	1910	70,41	6,55	19,7 (27,5)	483,6	kn. v. 7,5 cM. s. aut. mitrailleur	4 4 8	—	2	7500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	38	*)
Fret	2	S	1909 id.	—	70,41	6,55	19,7 (27,5)	483,6	id.	8	—	2	7500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	38	*)
. . . . .	2	S	1910 id.	—	70,41	6,55	19,7	483,6	id.	8	—	2	7500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
. . . . .	2	S	1910 id.	—	70,41	6,55	19,7	483,6	id.	8	—	2	7500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
d. *Torpedo-booten.*																										
Ardjoeno	1	S	1886 Londen, Yarrow & Co.	1886	38,37	3,88	11,35 (20,95)	83	kn. v. 3,7 cM.	2	2	1	800	21,03	18	± 16	8	300	1400	—	—	—	—	reserve	16	
Batok	1	S	1887 Amsterd., Rijksw.	1887	38,43	3,96	11,63 (20,3)	85	id.	2	1	1	725	20,76	18	„ 16	8	300	1400	—	—	—	—	dienst.	16	
Dempo	1	S	1886 Fijenoord, Ned. Stoombootm.	1887	38,37	3,96	11,6 (20,5)	83	id.	2	2	1	760	20,55	18	„ 16	8	300	1400	—	—	—	—	dienst.	16	
Goentoer	1	S	1888 Amsterd., Rijksw.	1888	39,21	3,97	11,1 (18,7)	86	id.	2	1	1	728	20,02	18	„ 16	8	300	1400	—	—	—	—	reserve.	16	
Habang	1	S	1888 Amsterd., Kon. Fabr. van stoom-en andere werkt.	1888	39,21	3,96	11,3 (18,7)	80	id.	2	1	1	928	21,7	18	„ 16	8	300	1400	—	—	—	—	reserve.	16	

*) In O.-I. vermeerderd met 42 Inlandsche schepelingen.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftochtvaart.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschuttorens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27
Idjen	1	S	1888 Amsterd., Rijksw.	1889	39,21	3,97	12 (19)	91	kn. v. 3,7 cM.	2	1	1	836	20,63	18	+ 16	8	300	1400	—	—	—	—	reserve.	16	
Cycloop	1	S	1886 Amsterd., Kon. Fabr. van stoom- en andere werkt.	1887	38,6	3,97	11,6 (20,3)	85	id.	2	2	1	680	19,84	18	» 16	8	300	1400	—	—	—	—	reserve.	16	
Empong	1	S	1887 Londen, Yarrow & Co.	1888	39,21	3,97	11,7 (18,9)	86	id.	2	2	1	1089	22,83 (*)	18	» 16	8	300	1400	—	—	—	—	herstelling.	16	
Foka	1	S	1888 Amsterd., Rijksw.	1888	39,21	3,97	11,7 (18,9)	86	id.	2	1	1	962	22,15	18	» 16	8	300	1400	—	—	—	—	dienst.	16	
Krakatau	1	S	1888 id.	1889	39,21	3,97	12,1 (18,9)	87	id.	2	2	1	746	19,11	18	» 16	8	300	1400	—	—	—	—	reserve.	16	
Lamongan . . .	1	S	1889 id.	1890	32,86	4,2	10,8 (17,2)	59,96	id.	2	2	—	763	20,05	12	» 16	8	200	1000	—	—	—	—	herstelling.	13	
Makjan	1	S	1889 id.	1890	32,86	4,2	10,8 (17,2)	59,96	id.	2	2	—	794	20,71	12	» 16	8	200	1000	—	—	—	—	reserve.	13	
Nobo	1	S	1890 id.	1891	32,86	4,2	11 (17,2)	59,96	id.	2	2	—	787	20,70	12	» 16	8	200	1000	—	—	—	—	dienst.	13	
Ophir	1	S	1900 Londen, Yarrow & Co.	1901	46,48	4,654	12,75 (23,9)	142,5	kn. v. 5 cM. n°. 2.	2	—	3	1739 a)	25,38	40	20	10	525	1625	—	—	—	—	dienst.	25	
Pangrango . . .	1	S	1900 id.	1901	46,48	4,654	12,75 (23,9)	142,5	id.	2	—	3	1878 b)	25,99	40	20	10	525	1625	—	—	—	—	dienst.	25	
Rindjani	1	S	1900 id.	1901	46,48	4,654	12,75 (23,9)	142,5	id.	2	—	3	1973 c)	26,32	40	20	10	525	1625	—	—	—	—	dienst.	25	
Smeroe	1	S	1901 Rotterdam. Mij v. Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord".	1903	46,48	4,686	12,77 (23,9)	144,45	id.	2	—	3	1927	24,64	40	20	10	525	1625	—	—	—	—	reserve	25	

*) Bij minder toelading werd gedurende één uur met 1243 indicateur paardenkracht 24,15 mijl geloopen

a) Bij een gemiddelden diepgang van 1,145 M. b) Bij een gemiddelden diepgang van 1.13 M. c) Bij een gemiddelden diepgang van 1.15 M.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftochtvaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig koleuverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschuttorens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26	27
Tangka	1	S	1901 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werktuigb. »Fijenoord"	1903	46,48	4,686	12,77 (23,9)	144,45	kn. v. 5 cM. n°. 2.	2	—	3	1900	25,61	40	20	10	525	1625	—	—	—	—	reserve.	25	
	1	S																								
Wajang			1901 id.	1903	46,48	4,686	12,77 (23,90)	144,45	id.	2	—	3	1979	24,71	40	20	10	525	1625	—	—	—	—	reserve.	25	
G 1 . . . . . (*Johan van Brakel*)	1	S	1903 Vlissingen, Kon. Maatschappij »de Schelde".	1904	46,48	4,686 (4,766)	12,50 (23,70)	140	id	2	—	3	2088	25,34	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	reserve.	25	
G 2 . . . . . (*Jan Daniëlszoon van de Rijn*)	1	S	1903 id.	1904	46,48	4,686 (4,766)	12,50 (23,70)	140	id.	2	—	3	1990	25,18	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	reserve.	25	
G 3 . . . . . (*Meijndert Jentjes*)	1	S	1903 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord".	1904	46,48	4,686 (4,766)	12,50 (23,70)	140	id.	2	—	3	2070	24,83	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	reserve	25	
G 4 . . . . . (*Willem Willemsze*)	1	S	1903 id.	1904	46,48	4,686 (4,766)	12,50 (23,70)	140	id.	2	—	3	2090	24,27	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	dienst.	25	
G 5 . . . . . (*Rooмer Vlacq*)	1	S	1905 id.	1906	46,48 (47,38)	4,686 (4,766)	12,50 (23,70)	140	id.	2	1	2	2015	25,11	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	herstelling.	25	
G 6 . . . . . (*Pieter Constant*)	1	S	1905 id.	1906	46,48 (47,38)	4,686 (4,766)	12,50 (23,70)	140	id.	2	1	2	2059	25,09	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	dienst.	25	
G 7 . . . . . (*Jacob Cleydijck*)	1	S	1905 id.	1906	46,48 (47,38)	4,686 (4,766)	12,50 (23,70)	140	id.	2	1	2	2134	23,67	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	dienst.	25	
G 8 . . . . . (*Cornelis Janssen de Haan*)	1	S	1905 id.	1906	46,48 (47,38)	4,686 (4,766)	12,50 (23,70)	140	id.	2	1	2	2157	24,22	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	dienst.	25	
G 9	1	S	1907 id.	1908	46,50	4,70 (4,78)	12,50 (23,70)	141	id	2	—	3	1973	24,72	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	dienst.	25	
G 10	1	S	1907 id.	1908	46,50	4,70 (4,78)	12,50 (23,70)	141	id.	2	—	3	2126	24,64	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	dienst.	25	

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht-vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig koleuverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
G 11	1	S	1907 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werktuigb. »Fijenoord"	1908	46,50	4,70 (4,78)	12,50 (23,70)	141	kn. v. 5 cM. n°. 2.	2	—	3	2011	24,25	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	dienst.	25	
G 12	1	S	1907 id.	1908	46,50	4,70 (4,78)	12,50 (23,70)	141	id.	2	—	3	2164	24,59	30	20	10	400	1225	—	—	—	—	reserve	25	
Michiel Gardeyn (K 1)	1	S	1904 id.	1905	30	3,60	10,25 (17,25)	47,9	kn. v. 3,7 cM.	2	1	1	582	18,48	5	15	9	160	500	—	—	—	—	reserve.	12	
Christiaan Cornelis (K 2)	1	S	1904 id.	1905	30	3,60	10,25 (17,25)	47,9	id.	2	1	1	592	18,95	5	15	9	160	500	—	—	—	—	reserve.	12	
Willem Warmont (K 3)	1	S	1904 id.	1905	30	3,60	10,25 (17,25)	47,9	id.	2	1	1	570	18,64	5	15	9	160	500	—	—	—	—	reserve.	12	
Jan Haring . . (III)	1	S	1891 Amsterd., Rijksw. Ketelsen machines »de Schelde".	1891	25,60	3,15	10 (15)	35,5	id.	1	—	2	449	17,9	5	± 14	8	220	520	—	—	—	—	reserve.	12	
Jasper Leynssen (XXI)	1	S	1889 id.	1890	25,60	3,15	9,1 (15,15)	37	id.	1	—	2	427	17,5	5	» 14	8	220	520	—	—	—	—	reserve.	12	
Jacob Hobein. . (XXII)	1	S	1889 id.	1890	25,60	3,15	9,5 (14,5)	35	id.	1	—	2	456	17,8	5	» 14	8	220	520	—	—	—	—	dienst	12	
e. *Onderzee-booten.*																										
Onderzeeboot I.	1	S	1904 Vlissingen, Koninklijke Maatschappij »de Schelde".	1905	20,42	4,08	28 (aan de oppervlakte varende)	120 (geheel onder-gedompeld)	—	—	1	—	—	8,35	3	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	10	
Onderzeeboot II	1	S	1909 id.	—	32,35	3,048	—	146,6	—	—	2	—	—	—	3,9	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
Onderzee-boot III	1	S	1910 id.	—	32,35	3,045	—	146,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
III. Schepen en vaartuigen bestemd voor bijzondere diensten.																										
a. *Schoeners voor politietoezicht-zeevisscherij.*																										
Zeehond.	1	S	1891 Amsterdam, Rijkswerf.	1892	51,44	8,6	41,7	723	kn. v. 3,7 cM.	2	—	—	664	11,02	78	9,5	6	1500	2500	—	—	—	—	dienst.	72	
Dolfijn	1	S	1888 Rotterdam, Maatschappij »de Maas".	1889	41,70	6,60	30,4	285	id.	2	—	—	388	10,67	29	9	6	1600	2500	—	—	—	—	dienst.	47	

b. *Opnemings-*

Hydrograaf (dubbelschroefstoomschip), waterverpl. 294 ton; diepgang 19 d.M.; dienstvaart 11 mijl.

c. *Instructie-*

Adelborsten . . . . . **Ever** (outwapende kn. bt.) waterverpl. 210 ton; diepg. 23 dM.; dienstvaart (kn. boot) waterverpl. 200 ton; diepg. 22 dM.; dienstvaart 7 mijl.
Marine-reserve . . . . **Atjeh** (ontw. fregat).
Adspirant-machinisten: **Bonaire,** waaraan toegevoegd **Bulgia** (ontwapende kan. bt.).
Korporaal-konstabels en kanonniers: **Bellona** (stoomschip) **1** 12 cM. n°. 3, **3** mr. 7,5 cM. A., **2** 7,5 cM. n°. 2, 37,5 dM.; dienstvaart 8 mijl. **Sperwer** (kn. bt.), **1** 7,5 cM., n°. 3, **3** 3,7 cM.
Werfdivisie . . . . . **Van Speyk** (fregat) waaraan toegevoegd **Lynx** (kn. bt.); waterverpl. 180 ton;
Torpedisten . . . . . **Koningin Emma der Nederlanden, 1** 3,7 cM. **Vulkaan** (Amsterdam) **1 Heimdall** (ontw. kan. boot) luchtstation te Hellevoetsluis.
Matrozen en jongens. **Van Galen** (Hellevoetsluis, tevens d.d. wachtschip) **1** mr. 7,5 cM. A., **3** kn. voor zeevaart te Leiden). **Atjeh** (Opleiding lichtmatrozen te Willemsoord);
Reserve . . . . . **Stier** (pantserschip). **Suriname** (ontw. schoener). **Havik,** waterverpl. 180 ton; en **XVI** (ontw.). **Nautilus,** waterverplaatsing 1054 ton; diepgang 52 dM.

d. *Wacht-*

Adolf Hertog van Nassau (Willemsoord) **4** 7,5 cM. n°. 1. **Admiraal van Wassenaer**

e. *Logement-*

Neptunus (zeemiliciens) **1** kn. rev. v. 3,7 cM. **No. 7** (onbestemd). **Bonaire,** (adsp. mach.),

vaartuigen.

Geep, Raaf (ontwapende kn.booten), waterverpl. 200 ton; diepg. 22 dM.; dienstvaart 7 mijl.

schepen.

7 mijl. **Gier** (kn. boot) **2** 3,7 cM. waterverpl. 214 ton; diepgang 22 dM.; dienstvaart 7 mijl. **Das**

1 7,5 cM. s. aut., **2** 5 cM. n°. 1, **5** 3,7 cM., **3** kn. rev. 3,7 cM.; waterverpl. 931 ton; diepgang **2** kn. rev. 3,7 cM.; waterverpl. 210 ton; diepgang 22 dM.; dienstvaart 7 mijl.
diepg. 21,5 dM.; dienstvaart 7 mijl. **Ulfr** (ontw. kn. boot).
3,7 cM. **Schorpioen 1** 3,7 cM. **Mercuur** (torpedotransportvaartuig). **Pijl** (communicatievaartuig).

rev. 3,7 cM. **Buffel** en drie kotters (toegevoegd aan *van Galen*); Kanonneerboot **No. 3** (kweekschool waaraan toegevoegd **Sommelsdijk** en **Pollux.**
diepg. 21,5 dM.; dienstvaart 7 mijl. **Vali** (ontwapende kn. bt.). Torpedobooten **Etna, Hekla, XII Argus** schoener).

schepen.

(Amsterdam) **Van Galen** d.d. wachtschip (Hellevoetsluis).

schepen.

waaraan toegevoegd **Fret** (ontw. kn. boot).

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht-vaart.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning. Europeanen.	Bemanning. Inlanders.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26	27

B. Indische Militaire Marine.

Torpedobooten.

Cerberus . .	1	S	1887 Vlissingen, Kon. Maatschappij „de Schelde".	1888	38,22	3,96	14,2 (21)	83,91	kn. van 3,7 cM.	2	2	1	841	17,6 1)	12	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	15	6
Hydra	1	S	1899 Londen, Yarrow & Co.	1900	39,62	4,11	12,45 (20,7)	103	id.	2	—	3	1204	24,26 2)	20,5	17,5	8	390 *b*)	1500 *b*)	—	—	—	—	dienst.	15	6
Scylla.	1	S	1899 id.	1900	39,62	4,11	12,45 (20,7)	103	id.	2	—	3	1201	24,30 3)	20,5	17,5	8	390 *b*)	1500 *b*)	—	—	—	—	dienst	15	6
Minotaurus . .	1	S	1901 Vlissingen, Kon. Maatschappij „de Schelde".	1902	39,62	4,12	12,45 (20,7)	103	id.	2	—	3	1281	24,36 4)	20,5	17,3	8,5	420 *b*)	1460 *b*)	—	—	—	—	dienst.	15	6
Python	1	S	1901 id.	1902	39,62	4,12	12,45 (20,7)	103	id.	2	—	3	1269	24,96 5)	20,5	17,3	8,5	420 *b*)	1460 *b*)	—	—	—	—	dienst.	15	6
Sphinx	1	S	1902 id.	1903	39,62	4,12	12,45 (20,7)	103	id.	2	—	3	1442	24,38	20,5	17,3	8,5	420 *b*)	1460 *b*)	—	—	—	—	dienst.	15	6
Draak	1	S	1905 id.	1906	39,62	4,12	13,14 (22,40)	103	id.	2	1	1	1553	23,28	20,5	17,8	8,7	450 *b*)	1600 *b*)	—	—	—	—	dienst.	15	6
Krokodil	1	S	1905 id.	1906	39,62	4,12	13,14 (22,40)	103	id.	2	1	1	1538	23,785	20,5	17,8	8,7	450 *b*)	1600 *b*)	—	—	—	—	dienst.	15	6
Zeeslang	1	S	1906 id.	1907	39,62	4,12	13,43 (21,68)	103	id.	2	1	1	1563	24,04	20,5	17,8	8,7	450 *b*)	1600 *b*)	—	—	—	—	dienst.	15	6

1) Bij een gemiddelden diepgang van 1,05 M. en 13,3 dM. stuurlast. 2) Bij een gemiddelden diepgang van 1,05 M. 3) Als voren van 1,04 M. 4) Bij een gemiddelden diepgang van 1,07 M. en 6 cM. stuurlast. 5) Bij een gemiddelden diepgang van 1,06 M. en 10 cM. stuurlast. *) Diepgang van den romp in het midden. De diepgang met uitstekende deelen wordt tusschen haakjes onder het diepgangcijfer van den romp aangetroffen. *a*) Met Ombiliën-kolen *b*) Met Cardiff-kolen.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht-vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning. Europeanen.	Bemanning. Inlanders.
1.	2.	3.	4	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15	16	17.	18.	19	20	21.	22.	23	24.	25	26	27
									Flottielje-		*vaartuigen.*															
Mataram	2	S	1895 Amsterdam, Huygens & Van Gelder.	1896	53,9	9,44	36,5	809,52	kn. v. 10,5 cM. A. " " 3,7 " mr. v. 7,5 cM. A.	2 4 1 7	—	—	1345	12,95	154	10,5	8	1119 a)	1690 a)	—	—	—	—	dienst	57	42
Edi	2	S	1896 Vlissingen, Koninkl. Maatsch. „de Schelde".	1897	53,9	9,44	36,5	820	id.	7	—	—	1235	12,8	149	10,75	7,7	1258 a)	1899 a)	—	—	—	—	dienst	57	42
Serdang	2	S	1896 id.	1897	53,9	9,44	36,5	820	id.	7	—	—	1290	12,9	149	11	8	1320 a)	1939 a)	—	—	—	—	dienst.	57	42
Koetei	2	S	1897 Amsterdam, Ned. Scheepsb.-maatschappij.	1898	53,7	9,44	36	790	id.	7	—	—	1412	13,51	144	11,25	8,5	1380 a)	2130 a)	—	—	—	—	dienst	57	42
Siboga 1)	2	S	1897 id.	1898	53,7	9,44	36	790	id.	7	—	—	1395	13,83	144	11,4	8,5	1400 a)	2060 a)	—	—	—	—	reserve	57	42
									Mijnen-		*leggers.*															
Assahan	2	S	1899 Rotterdam, Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord".	1900	53,7	9,44	36	800	kn. v. 10,5 cM. A. " " 2,7 " mr. " 7,5 " "	2 4 1 7	—	—	1353	13,95	134	—	—	—	—	—	—	—	—	reserve	57	42
									Wacht-		*schepen.*															
Koning der Nederlanden . .	—	IJ	1871 Amsterdam, Rijkswerf.	1874	85,3	15,2	—	—	kn. v. 12 cM. A. " " 12 " K.A. n°. 3 " " 3,7 "	3 1 2 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	137	43
Bromo 2)	—	IJ Z	1873 Amsterdam, Kon. Fabr. v. stoom- en andere werktuigen.	1874	64,6	9,36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	—	—

1) Wordt verbouwd tot mijnenlegger. 2) Doet dienst als kolenhulk te Merauké.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proefvaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1910 in	Bemanning. Europeanen.	Bemanning. Inlanders.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26	27
									Opnemings-		*vaartuigen.*															
Van Gogh . . .	1	C. K	1897 Rotterdam, P. Smit Jr.	1898	54	8,3	31,8	700	—	—	—	—	386	10,1	100	8	6,25	2700 *a)*	3600 *a)*	—	—	—	—	dienst.	26	57
Van Doorn . .	1	C K	1899 Rotterdam, Maatschappij „de Maas".	1901	54	8,3	31,8	700	—	—	—	—	369	9,02	108	7,75	7	2450 *a)*	3500 *a)*	—	—	—	—	dienst.	26	57
Lombok	1	S Z	1890 Amsterdam, Huygens & Van Gelder.	1891	52,45	8,3	33,5	600	—	—	—	—	990	12,2	115	9,2	—	1711	—	—	—	—	—	dienst.	26	57
Borneo	1	C K	1892 Glasgow, Clydebank, J. & G. Thomson.	1892	53,86	9,45	40,5	800	—	—	—	—	1040	13,23	155	7	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	26	57
Sumbawa	1	S	1890 Vlissingen, Kon. Maatschappij „de Schelde".	1891	53,25	8,1	34,5	600	—	—	—	—	930	12,5	88	—	6	—	3500	—	—	—	—	reserve.	26	57

STOOM-, MOTOR- EN ZEILVAARTUIGEN VAN HET LOODS- WEZEN, DE BETONNING, BEBAKENING EN VERLICHTING.

District.	Stoomvaartuigen.	Motorvaartuigen.	Zeilvaartuigen.
1e District.			Loodsschoener N°. 1. „ „ 2. „ „ 3. Loodskotter N°. 1 (lang 20 M.) „ „ 2 („ 20 „) „ „ — („ 20 „) Inspectievaartuig (Kotter van 20 M.) Loodskotter (lang 16 M.) Schokker (Magazijn- en Werkvaartuig) Boeier (Betonningsvaartuig).
2e District.			Schoener (Lichtschip *Uitlegger*). Loodskotter *Terschelling* N°. 1 (lang 20 M.) „ „ „ 2 („ 20 „) „ „ „ 3 („ 20 „) „ „ „ 4 („ 20 „) „ „ „ 5 („ 20 „) „ „ „ 13 („ 16 „) Schokker „ „ 1 („ 14,75 „) „ „ „ 3 („ 15,50 „) „ *Vlie* „ 3 („ 15,23 „) Botter „ „ 2 („ 16,75 „) „ *Harlingen* („ 13,60 „) Inspectievaartuig (Boeier, lang 16 M.). Rinkelaar lang 17,60 M. } betonning. „ „ 17,50 „ }
3e District.	Stoomloodsvaartuig N°. 1 (Insp. Gen. Twent). „ „ 6 Stoomloodstransportvaartuig *Schelde*. Gastransportvaartuig *Amsterdam*.	Gastransportvaartuig *Zuiderzee*.	Loodsschoener N°. 3. „ „ 5. „ „ 8. „ „ 13. Loodskotter „ 1 (lang 20 M.) „ „ 4 („ 20 „) „ „ 9 („ 20 „) „ „ 11 („ 20 „) „ „ 12 („ 20 „) „ „ 1 („ 16 „) „ „ 3 („ 16 „) Schokker N°. 1 (Logementschip *IJmuiden*). „ „ 5 (Peilingvaartuig). „ „ 6.

District.	Stoomvaartuigen.	Motorvaartuigen.	Zeilvaartuigen.
			Inspectievaartuig. Botter N°. 1. „ „ 2.
4/5 District.	Stoomloodsvaartuig N°. 2 (*Jan Spanjaard*). „ „ 3 (*Rotterdam*). „ „ 4 (*Hellevoetsluis*). „ „ 5 „ „ 7 „ „ 8 Stoomloodstransportvaartuig *Frans Naerebout*. „ *Zeemeeuw*.	Gastransportvaartuig *Krammer*.	Loodsschoener N°. 5. „ „ 8. „ „ 9. „ „ 12. Loodskotter „ 1 (lang 20 M.) „ „ 3 („ 20 „) „ „ 4 („ 20 „) „ „ 8 („ 20 „) „ „ 15 („ 20 „) „ „ 16 („ 20 „) (Logementschip te Hoek v. Holland). Schokker N°. 1 (Peilingvaartuig). „ „ 3. „ „ 4 (Betonning en Peilingvaartuig).
6e District.	Stoomloodstransportvaartuig *Coertzen* Gastransportvaartuig *Vlissingen*.	Motorbetonningsvaartuig.	Loodsschoener N°. 1. „ „ 2. „ „ 3. „ „ 4. „ „ 8. „ „ 9. „ „ 10. „ „ 12. „ „ 13 „ „ 14. „ „ 15. Loodskotter „ 6 (lang 18 M.) „ „ 7 („ 18 „) „ „ 11 („ 18 „) „ „ 16 („ 18 „) Peilingvaartuig.

STAAT van de actieve Zeemacht op 1 October 1910.

A. Zeemacht in Oost-Indië.

Schepen.	Sterkte.	Toelichtingen.
Pantserschip *De Ruijter* . . .	303	
„ *Hertog Hendrik*	295	
„ *Koningin Regentes*	303	
Pantserdekschip *Holland* . .	266	
„ *Noordbrabant*	263	
Flottieljevaartuig *Edi*	55	
„ *Serdang* . .	29	
„ *Koetei* . . .	55	
„ *Mataram* .	58	
Wachtschip *Koning der Nederlanden*.	256	te Soerabaya.
Torpedoboot *Cerberus*		
„ *Hydra*		
„ *Scylla*.		
„ *Python*		
„ *Minotaurus* . . .		
„ *Sphinx*	129	
„ *Draak*		
„ *Krokodil*		
„ *Zeeslang*		
Opnemingsvaartuig *Van Gogh*	25	
„ *Borneo* . .	25	
„ *Lombok* . .	27	
„ *van Doorn*	26	
Staf en in rol Dep. v. Marine te Batavia.	55	
Totaal Europeanen.	2170	
Inlandsche schepelingen . . .	1116	
Totaal . . .	3286	

B. Scheepsmacht in de Caraïbische Zee, voor buitenlandschen dienst en voor politietoezicht.

Schepen en bestemming.	Sterkte.	Toelichtingen.
I. Caraïbische Zee.		
Pantserdekschip *Utrecht*	336	w.o. 20 inlanders.
II. Buitenlandsche dienst.		
Pantserdekschip *Friesland*	333	
„ *Gelderland* . . .	36	In dienst opgelegd.
III. Politietoezicht.		
Schoener *Zeehond*	65	
„ *Dolfijn*	47	
Totaal . . .	817	

C. Binnenlandsche dienst.

Schepen en bestemming.	Sterkte.	Toelichtingen.
I. Torpedodienst.		
Torpedo-instructieschip *Koningin Emma*	483	Te Willemsoord.
„ „ *Schorpioen* .	291	„ Hellevoetsluis.
„ „ *Vulkaan* . .	101	„ Amsterdam.
Mijnenlegger *Hadda*	34	„ Willemsoord.
„ *Balder*	33	„ Hellevoetsluis.
II. Defensie-materieel.		
Pantserschip *Piet Hein*	264	
„ *Evertsen*	252	
„ *Heemskerck*	317	
Monitor *Reinier Claeszen*	89	
Riviervaartuig *Rhenus*	33	
Kanonneerboot te Willemsoord . .	26	
„ te Vlissingen . . .	23	
III. Instructie- en logementschepen.		
Instructieschip voor jongens *Van Galen*	864	„ Hellevoetsluis.
Bonaire (marine-machinistenschool) .	111	„ „
Artillerie-instructieschip *Bellona* . .	195	„ Willemsoord.
Instructieschip voor de marine-reserve en voor lichtmatrozen en matrozen 3e klasse *Atjeh*	283	„ „
Instructieschip voor de werfdivisie	357	„ „
Logementschip voor zeemiliciens *Neptunus*	212	„ „
IV. Kweekschool voor Zeevaart.	170	„ Leiden.
V. Opnemingsvaartuigen.		
Geep	28	
Raaf	23	
VI. Wachtschepen.		
Wachtschip te Willemsoord . . .	803	
„ „ Amsterdam . . .	581	
Totaal . . .	5573	

Overzicht der binnenslands in dienst zijnde schepen.

In het tijdvak van 1 October 1909—1 October 1910 behoorden tot de zeemacht voor binnenlandschen dienst:

Hr. Ms. wachtschip *Adolf Hertog van Nassau*, te Willemsoord.

Hr. Ms. wachtschip *Admiraal van Wassenaer*, te Amsterdam.

Hr. Ms. kanonneerboot *Bever*, gestationneerd te Vlissingen.

Hr. Ms. instructieschepen *Ever*, *Gier* en *Das*, tot opleiding en oefening van adelborsten. Hr. Ms. *Gier* was gedurende de maanden Augustus en September voor de oefening der militaire loodsen aangewezen.

Hr. Ms. instructieschip *Atjeh*, waaraan toegevoegd Hr. Ms. *Sommelsdijk* en Hr. Ms. *Pollux*, benevens eene torpedoboot, voor personeel der marine-reserve en voor de opleiding van matrozen der 1ste klasse tot kwartiermeester en van matrozen der 3de klasse en lichtmatrozen te Willemsoord.

Hr. Ms. *Bonaire*, *Udur* en eene torpedoboot, tot opleiding en oefening van adspirant-machinisten.

Hr. Ms. artillerie-instructieschip *Bellona* en Hr. Ms. instructieschepen *Sperwer* en *Hefring*, tot opleiding van konstabels en kanonniers.

Hr. Ms. instructieschip *Van Speyk*, waaraan toegevoegd de kanonneerbooten *Lynx*, *Ulfr* en eene torpedoboot, tot opleiding van stokerspersoneel.

Hr. Ms. torpedo-instructieschepen *Koningin Emma der Nederlanden*, *Vulkaan* en *Schorpioen*, tot opleiding van personeel van den torpedodienst.

Hr. Ms. instructieschip *Van Galen* (tevens dd. wachtschip te Hellevoetsluis), waaraan toegevoegd Hr. Ms. *Buffel* en *Castor*, benevens drie kotters en drie kanonneerbooten,

(welke laatste 1 April 1910 aan de opleiding werden onttrokken) voor de opleiding van jongens tot matroos.

Hr. Ms. kanonneerboot n°. 3, tot opleiding van jongens bij de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden.

Hr. Ms. pantserschepen *Piet Hein*, *Evertsen* en *Heemskerck*, benevens Hr. Ms. monitor *Reinier Claeszen*, bleven gedurende den winter in dienst.

Voor de herhalingsoefeningen van de zeemiliciens der lichting 1908 werd Hr. Ms. *Heemskerck* aangewezen, alsmede voor oefening der zeemiliciens lichting 1910.

Hr. Ms. *Piet Hein* en Hr. Ms. *Evertsen* waren aangewezen voor de practische vaaroefeningen der lichtmatrozen en matrozen der 3de klasse van de opleiding te Willemsoord, terwijl Hr. Ms. *Reinier Claeszen* dienst deed voor de practische vorming van de jongens van de opleiding te Hellevoetsluis.

Hr. Ms. kanonneerboot *Bever* keerde na afloop der zomeroefeningen naar Vlissingen terug.

Hr. Ms. logementschip voor zeemiliciens *Neptunus* werd den 19den Februari 1910 in dienst gesteld. Aan dezen bodem werd toegevoegd Hr. Ms. kanonneerboot *Wodan*.

Hr. Ms. riviervaartuig *Rhenus* bleef in dienst.

Hr. Ms. opnemingsvaartuigen voor de militaire hydrographie *Geep* en *Raaf* waren gedurende de zomermaanden in dienst.

Hr. Ms. schoener *Zeehond* bleef in dienst voor uitoefening van politietoezicht op de visscherij; Hr. Ms. *Dolfijn* eveneens voor dit toezicht aangewezen, was van den 1sten December 1909 tot den 1sten Maart 1910 in dienst opgelegd te Amsterdam.

Hr. Ms. *Hadda* bleef te Willemsoord in dienst voor het doen van proeven met verspermijnen, terwijl Hr. Ms. *Balder* voor hetzelfde doel den 3den Mei 1910 te Amsterdam werd in dienst gesteld en verder dienst deed te Hellevoetsluis.

West-Indië.

De scheepsmacht in de Caraïbische zee bestond uit Hr. Ms. pantserdekschip *Utrecht*, tot den 9den Juli 1910 onder bevel van den kapitein ter zee G. P. VAN HECKING COLENBRANDER, daarna onder bevel van den kapitein ter zee W. TH. DE BOOIJ.

Bij den aanvang van den verslagtijd bevond Hr. Ms. *Utrecht* zich te New-York ter deelneming aan de HUDSON-FULTON gedachtenisviering aldaar.

Deze viering was op Zaterdag 25 September 1909 officieel geopend met eene vlootparade op de Hudson-rivier, waarbij tevens de door de Nederlandsche HUDSON-FULTON commissie aangeboden reproductie van HUDSON'S *Halve Maen* plechtig werd overgegeven aan de Amerikaansche gelijknamige commissie.

Veertig vreemde en Amerikaansche oorlogsschepen lagen in de richting N.-Z. op de Hudson-rivier geankerd, waarbij aan Hr. Ms. *Utrecht* de eere-plaats, dwars van de officieele tribune, was toegewezen.

Begeleid door een eskorte, waaronder 5 onderzeebooten der Amerikaansche marine, en over een gedeelte van den langen af te leggen weg gevolgd door een 1500 tal rivier- en ferrybooten, stoomjachten, motorbooten, sleepbooten en stoomlichters verdeeld in 4 eskaders, kwamen de *Halve Maen* en *Clermont* dien morgen rivier-opwaarts langs de lange rij van vertegenwoordigende oorlogsbodems.

Nabij de officieele tribune, dus dwars van Hr. Ms. *Utrecht*, ankerden tegen 2 uur de *Halve Maen* (bemand met personeel van Hr. Ms. *Utrecht*, waarbij de luitenant ter zee der 1ste klasse W. LAM voor *Hudson* en de luitenant ter zee der 2de klasse A. DE BRUIJNE voor *Juet* optraden,) en de *Clermont*, en werd eerstgenoemd scheepje door den president der Nederlandsche HUDSON-FULTON commissie, de heer S. H. VAN EEGHEN, in welgekozen bewoordingen aan den voorzitter der Amerikaansche commissie, generaal STEWART L. WOODFORD, overgegeven, die het geschenk in tegenwoordigheid van eene groote menigte met warme woorden aanvaarde.

Meerdere honderdduizenden toeschouwers waren van het door prachtig weder begunstigde eenige schouwspel, dat de rivier opleverde, getuige.

De saluten achtereenvolgens bij het passeeren van de *Halve Maen* en *Clermont* door de gepavoiseerde oorlogsschepen ter hunner eere afgegeven, de kleurenpracht van de bont versierde vaartuigen, waarbij

de zoo decoratieve Amerikaansche vlag en de met haar oranje-wit-blauw voor ons Nederlanders zoo sprekende feestvlag de hoofdtonen vormden, boden een geheel aan, waarvan de indruk niet door woorden kan worden weergegeven.

De in dichte drommen langs de oorlogsschepen stuwende paradeerende booten, alle overvuld met toeschouwers, vormden schijnbaar eene compacte massa.

Deze massa bewoog zich gedurende uren aan de Westzijde der rivier opwaarts, om, na alle oorlogsschepen gepasseerd te zijn, te keeren en aan de Oostzijde weder langs de vloot te stoomen.

Na zonsondergang werd deze optocht gedeeltelijk herhaald, doch vanaf 8 uur belicht door illuminaties van alle oorlogsschepen, omlijst door die, welke in grooten overvloed op beide oevers van den breeden stroom waren ontstoken.

Bijzondere vermelding verdient onder deze laatste eene batterij van ongeveer 25 krachtige zoeklichten, nabij elkaar opgesteld, welke in wisselende kleuren hun bundels tot verschillende figuren samenvoegden. Het licht- en kleuren effect werd dan nog herhaaldelijk verhoogd door kolommen stoom, welke bij tusschenpoozen uit voor de zoeklichten geplaatste leidingen hoog in de lucht werden gedreven en zoo kleurige wolken vormden.

Machtige vuurwerken werden den geheelen avond op beide oevers ontstoken.

Deze dag vormde ontegenzeggelijk het hoofdmoment van de feestviering, welke met meer of minder intensiteit tot den 9 October in stad en land werd voortgezet, te midden van de alom kwistig aangebrachte versieringen.

Groote waardeering voor HUDSON'S en FULTON'S daden, hoofdpunten in de wordings-geschiedenis van staat en stad New-York, erkenning van de verdiensten welke bij dien groei aan onze voorouders toekomt, huldiging van den goeden invloed door het Nederland van voorheen en thans op die ontwikkeling uitgeoefend, groote ingenomenheid met het door de Nederlandsche HUDSON-FULTON commissie aangeboden geschenk van de *Halve Maen*, geschenk volledig in gedachte, uitvoering en aanbieding, overtuigd dat de zending van zoovele vreemde oorlogsschepen ter opluistering van een slechts ten deele nationaal feest alleen recht van bestaan had tegenover een stad en staat zóó bloeiend, welvarend en op velerlei gebied machtig als New-York in zijn beide deelen thans is, waren de gronden, waarom aan Hare Majesteit de Koningin en derzelver Huis, aan Nederland in het algemeen, Oud-Amsterdam in het bijzonder, en aan de aanwezige vertegenwoordigers van het Vaderland buitengewone hulde in daad, woord en beeld bewezen werd.

Nadat op Zondag, 26 September, in vele bedehuizen, doch vooral in een 4 tal van het Nederlandsch Hervormde Kerkgenootschap (Reformed Protestant Dutch Church of the City of New-York) godsdienstoefeningen met leerredenen waren gehouden, waarbij de daden onzer voorouders met erkentelijke hulde herdacht waren, volgden gedurende overige dagen ochtend-, middag- en avond-recepties, diners, bals, muziekuitvoeringen, enz. enz. elkaar in saamgedrongen orde op.

Onder de zeer vele grootsche en merkwaardige festiviteiten verdienen bijzondere vermelding:

1°. Eene avond-receptie op Maandag 27 September in het Metropolitan Opera-gebouw, waarbij de officieele vertegenwoordigers der verschillende vreemde mogendheden welkom werden geheeten en de beteekenis van de gedachtenisviering in belangwekkende redevoeringen, zoowel van de zijden der gastheeren als van die der gasten, werd toegelicht.

2°. In den namiddag van Dinsdag 28 September werd een groote historische optocht gehouden, waarbij o. a. op een 40 tal wagens de geschiedenis van New-York in beeld werd weergegeven. Uit den aard hadden vele voorstellingen betrekking op het Hollandsche tijdperk; het meerendeel daarvan was door te New-York wonende Nederlanders en oud-Nederlanders georganiseerd.

3°. Op den 29sten September werd aan een 2200 tal gasten een luisterrijk diner door de HUDSON-FULTON commissie aangeboden. De groote daartoe gebezigde zalen in het Hotel Astor waren geheel naar Oud-Delftsche motieven gedecoreerd, overvloedig versierd met Amerikaansche en Nederlandsche vlaggen en met witte en gele chrysanten.

De vele en lange, waaronder sommige merkwaardige redevoeringen hielden de gasten tot laat in den nacht bijeen.

4°. Den volgenden dag had een groote militaire optocht plaats, waaraan door 20000 man, die den 15 KM. langen weg door de stad aflegden, werd deelgenomen. De landingsdivisiën van alle vreemde oorlogsschepen waren uitgenoodigd. Naar rang en ancienniteit van de bevelhebbers der landingsdivisiën was hunne volgorde geregeld: eerst de vreemde detachementen, daarna de Amerikaansche. De landingsdivisie van Hr. Ms. *Utrecht*, onder bevel van den luitenant ter zee der 1ste klasse C. FOCK, kwam daardoor als No. 4, na Engelschen, Duitschers en Franschen.

Al was de troep klein, hij maakte een zeer gunstigen indruk.

5°. Den 1sten October verstoomde Hr. Ms. *Utrecht* 48 mijl rivieropwaarts naar New-Burgh, ter opluistering der feesten aldaar, waar weder de landingsdivisie aan eene militaire parade, doch op kleiner schaal, deel nam. Zij was daarbij de eenige niet-Amerikaansche afdeeling en werd na afloop van de parade feestelijk onthaald.

Den volgenden dag werd weder naar New-York teruggekeerd.

De *Halve Maen* zette haar zegetocht tot Albany en Troy voort.

6°. Door Hr. Ms. gezant, door de Nederlandsche HUDSON-FULTON commissie, door de te New-York gevestigde vereenigingen van Nederlanders, oud-Nederlanders en afstammelingen van Nederlanders, zooals de Nederlandsche Club, de Nederlandsche Kamer van Koophandel, de Vereeniging „Eendracht maakt macht", de Holland Society, The St. Nicholas Club, enz. enz., werden bij verschillende gelegenheden aan commandant en officieren gulle en hartelijke ontvangsten bereid.

In 19 verschillende, waaronder alle aanzienlijke, clubs van New-York werden commandant en officieren geïntroduceerd.

Ook aan onderofficieren en minderen werden herhaaldelijk feesten aangeboden, waaronder eene uitsluitend voor een 3200 tal schepelingen op grootsche schaal gegeven Variété-voorstelling in het Hippodrôme-theater al eene bijzondere plaats innam.

Alle commandanten van eskaders gaven feestmalen, waarbij de commandanten van vreemde oorlogsschepen genoodigd waren. Ook door de autoriteiten der werf en van het Amerikaansche leger werden feesten aangeboden.

De ontvangen feesten werden gereciproceerd voor zoover zulks uitvoerbaar was.

Aan den commandant van Hr. Ms. *Utrecht* werd, vanaf 23 September tot vertrek, de luitenant ter zee der 1ste klasse van de Amerikaansche Marine W. C. WATTS als adjudant toegevoegd. Ook in alle andere opzichten, betreffende logies aan wal, vervoer, post-, telegraaf- en telefoon-bediening, werden aan commandanten en officieren velerlei faciliteiten door de Amerikaansche autoriteiten en feestcommissie aangeboden.

Voor de voorziening in kolen aan de vreemde oorlogsschepen werden door de Marine-autoriteiten desgewenscht maatregelen genomen. In één woord: de organisatie van deze feestelijkheden op groote schaal deed den practischen geest der Amerikanen alle eer aan. Voor loodsdiensten werd niets in rekening gebracht.

Aangekocht werden o. a. 903 ton steenkolen en 226,5 ton voedingwater.

Nadat de *Halve Maen* den 11den October van haar feesttocht tot Troy terug was gekeerd en het scheepje op de Marinewerf te Brooklyn was overgegeven aan de Marine-autoriteiten, werd op den V. M. van 12 October de gastvrije stad en omgeving verlaten en koers gesteld naar St. Thomas.

Als een schaduwzijde van het bezoek kon aangemerkt worden, dat een 16 tal schepelingen als deserteur moesten worden afgevoerd.

De verleiding door schijnbare hooge loonen, krachtige anti-militaire invloeden van ter plaatse vertoevende Nederlanders en Amerikaansche

wervers, was hen te sterk geworden. De ontgoocheling zal bij velen hunner niet achterwege blijven. Een hunner, een stoker, keerde dan ook, na kommervolle dagen doorgebracht te hebben, zoo spoedig mogelijk naar Curaçao terug.

Op den overtocht naar St. Thomas werden de driemaandelijksche stoomproeven gehouden, den 16den October de Noorderkeerkring gepasseerd en op den P.V. van 17 October ter reede Charlotte-Amalia geankerd.

Den volgenden dag werden de voorgeschreven saluten en bezoeken gewisseld en de kolenvoorraad gedeeltelijk aangevuld met 250 ton kolen en 40 ton voedingwater.

Het verblijf te St. Thomas kenmerkte zich door overvloedigen regen.

Op den A.M. van Dinsdag 19 October werd de reede verlaten en achtereenvolgens bezoeken gebracht aan de eilanden Saba, St. Martin en St. Eustatius.

Op de E.W. van 23 October werd naar Curaçao teruggekeerd en op den 25sten October in het Schottegat geankerd.

De door het bezoek aan New-York onderbroken oefeningen werden met kracht hervat.

Na den kolenvoorraad te hebben aangevuld, vertrok Hr. Ms. *Utrecht* op 5 November met bestemming naar Suriname, tot het in kaart brengen van de monden der Coppename — en Saramacca-rivieren.

Deze opname was noodzakelijk in verband met het vermoeden, dat de aanwezigheid van modderbanken voor den mond der Saramaccarivier de oorzaak was van de gedurende de laatste jaren waargenomen rijzing van den waterspiegel in den bovenloop van dien stroom, waar enkele bebouwde terreinen tegenwoordig bij hoogen rivierstand onder water komen.

Daar de noodige krachten tot het verrichten van deze opneming in de kolonie ontbraken, werd de commandant van de scheepsmacht uitgenoodigd zulks te doen bewerkstelligen.

In verband met de omstandigheden Hr. Ms. *Utrecht* door haar diepgang genoodzaakt was om op grooten afstand van het terrein verwijderd te blijven, en de lichte vaartuigen van dien bodem voor het werk, waarbij open vlakten moesten belood worden, niet geschikt waren, werden door den Kolonialen dienst het stoomschip *Curaçao*, de speciaal voor het werk ingerichte stoombarkas *Coppename*, een peilbarkas, alles bemand en uitgerust, zoo ook peilschalen en waarnemers beschikbaar gesteld, terwijl bij aankomst Hr. Ms. *Utrecht* nabij het terrein op 9 November op aanwijzing de noodige bakens voor het opnemingswerk geplaatst waren.

Met eene opnemingsbrigade, bestaande uit 5 officieren en de noodige

mindere schepelingen, werd het werk daarna aangevangen en Dinsdag den 16den November voltooid.

Ondertusschen was Hr. Ms. *Utrecht*, nadat de aanwezigheid van dien bodem nabij het terrein niet meer noodzakelijk was, naar Paramaribo vertrokken, waar zij in den V.M. van 14 November ankerde. Gedurende het verblijf werd door Zijne Excellentie den gouverneur aan commandant en officieren onder meer een zeer belangwekkenden tocht naar de goudvelden aangeboden.

Tot 23 November werd ter reede vertoefd en daarna naar de golf van Paria gekoerst tot het houden van verschillende oefeningen. Nadat deze waren volbracht, werd op den V.M. van 26 November ter reede Port of Spain geankerd.

De voorgeschreven bezoeken werden gewisseld, verschillende beleefdheden ontvangen en bewezen.

De bemanning werd in de gelegenheid gesteld tochten o. a. naar de Bleu Bassin te maken.

Van het verblijf ter reede werd gebruik gemaakt een bezoek te brengen aan het in de Chaquaramas-baai liggende drijvende dok.

Volgens mededeeling van den beheerder heeft het voldoende vermogen om Hr. Ms. *Utrecht* bij een diepgang van 18 voet te lichten, doch bleek het later dat alleen schepen tot een maximum diepgang van 16 voet konden worden opgenomen.

Op de D.W. van 2 December werd de reede van Port of Spain verlaten en na het houden van schijnlanceeroefeningen naar Curaçao teruggekeerd, alwaar op de E.W. van 3 December in de St. Annahaven aan de werf van den kolenleverancier werd gemeerd.

Nadat de kolenvoorraad den volgenden dag was aangevuld, werd naar het Schottegat verstoomd, alwaar het Duitsche opleidingsschip *Hertha* sedert 2 December vertoefde.

Verschillende beleefdheden werden met den commandant en etat-major van dien bodem, welke tot 11 December aldaar vertoefde, gewisseld.

De oefeningen werden voortgezet, doch gedurende de werkdagen na Kerstmis tot Nieuwjaar gestaakt, omdat de graad der bekwaamheid van de bemanning zulks toeliet en het gewenscht was hen enkele dagen achtereen ontspanning te geven.

Nadat op 19 Januari 1910 de kolenvoorraad was aangevuld, werd den volgenden dag naar Bonaire vertrokken tot het houden van verschillende oefeningen, waaronder die met geschut. Den 14den Januari werd verstoomd naar de Caracas-baai (Curaçao) tot onderzoek van de zich aldaar bevindende meerboei en vervolgens naar de St. Annahaven teruggekeerd. Deze werd den 19den Januari verlaten tot het voortzetten der artilleristische oefeningen nabij Bonaire, waarbij veelvuldige nachtelijke oefeningen onder stoom werden gehouden.

Den 29sten Januari werd in het Schottegat geankerd en het laatste gedeelte besteed aan de voorbereiding voor de op 27 en 28 Januari gehouden wedstrijden in roeien, zeilen met sloepen, driekamp, snelzwemmen en voetbal.

Gedurende de eerste helft van de maand Februari werd eenige malen overdag de haven verlaten, zoowel voor oefening als tot beproeving van een schijfvlot, in het bijzonder bestemd voor de gevechtsschietoefeningen, en daarna weder in het Schottegat teruggekeerd, terwijl voorts eenige noodzakelijke herstellingen aan de machines werden uitgevoerd.

Nadat den 15den Februari weder eene oefening, als hiervoor bedoeld, had plaats gehad en op den N.M. in het Schottegat was geankerd, werd het eerste bericht betreffende de vermissing van het stoomschip *Prins Willem II* van den Koninklijken West-Indischen Maildienst ontvangen, en moest Hr. Ms. *Utrecht* spoedigst naar Paramaribo vertrekken, ten einde aldaar nadere orders tot opsporing van genoemd schip te ontvangen.

Na den kolenvoorraad nog met 222 ton en den victualievoorraad voor zoover noodig te hebben aangevuld, werd ten 9 uur N.M. de haven verlaten. Door krachtig doorstaanden passaat en zee, was het niet mogelijk, totdat N.O. punt van Trinidad gerond was, met meer dan 90 slagen der machine te stoomen.

Daarna werden eerst 10 en vervolgens 12 ketels te werk gesteld, doch tevens een zoo krachtigen tegenstroom ondervonden, dat eerst op den V.M. van Zaterdag 19 Februari de mond van de Suriname-rivier binnen gestoomd en tegen 11 uur nabij het Fort-Amsterdam geankerd werd.

Op telegrafisch verzoek waren hier een 400 ton kolen in ponten gereed gehouden, en deze, — in verband met de ontvangen opdracht, om het onderzoek aan te vangen en c. q. tot den 20sten breedte graad uit te breiden, — met spoed overgenomen.

Tegen 8 uur N.M. was dit werk afgeloopen en vertrok het schip dien avond tegen hoog water naar zee.

De voorraad steenkolen bedroeg toen 632 ton, doch werd het, — zoowel ter vermijding van langer oponthoud als rekening houdende met het doode getij, — niet wenschelijk geacht vol te laden.

Op den rug nabij Resolutie liep het schip een paar maal uit het roer en moest achteruit stoomende de geul weder opgezocht worden. Dientengevolge werd eerst op de H.W. ten 3 uur het lichtschip gepasseerd.

In verband met de ontvangen mededeeling dat het stoomschip *Prins Willem IV* van den Koninklijken West-Indischen maildienst op den groot cirkeltrek Georgetown—St. Miguel zou zoeken en de mogelijkheid

niet uitsluitende dat het stoomschip *Prins Willem V*, hetwelk onder normale omstandigheden Maandag 21 Februari te Paramaribo verwacht werd, het vermiste schip had ontmoet, werd het raadzaam geacht zoo mogelijk eerst gemeenschap te krijgen met de *Prins Willem V* op den groot cirkeltrek Suriname-rivier—St. Miguel en daarna naar omstandigheden te handelen.

Uit den aard waren ook reeds op het traject Trinidad—Suriname-rivier, zoowel 's nachts, met behulp van de zoeklichten, als overdag, bijzondere maatregelen getroffen, opdat niets van hetgeen van top zichtbaar kon zijn onopgemerkt bleef, en 's nachts de aandacht van nabij zijnde schepen of sloepen getrokken werd.

Toch was op P.V. van 22 Februari het stoomschip *Prins Willem V* nog niet ontdekt en bleek later dat het, — ook tengevolge van de krachtige dwars op de koerslijn staande stroomen — ongemerkt, d. w. z. op te grooten afstand gepasseerd was.

Daar wind en zee zoo krachtig waren, dat het kolen verbruik per afgelegde mijl onevenredig groot was, werd op 11° 53′ 1″ N.B. en 51° 14′ W.L. de groot cirkeltrek losgelaten en met 50 slagen der machines afgehouden, daarbij N. 332° O. (r.w.) behoudende.

Op deze wijze kruiste Hr. Ms. *Utrecht* de verbindingslijnen tusschen den groot cirkeltrek St. Miguel—Suriname-rivier met de naastbijliggende eilanden der Antillen, waarheen stroom en wind het gezochte schip of hare sloepen, — indien het ongeluk in het passaatgebied was voorgevallen en het behouden van dien grootcirkeltrek onmogelijk bleek, — voort dreven.

Op de D.W. van 26 Februari werd op 19° 57′ 5″ N.B. en 55° 50′ 2″ W.L. om de West gestuurd tot 20° 3′ 8″ N.B. en 58° 23′ 7″ W.L., vervolgens een slag om de N. 157° 9′ (r.w.) werd gemaakt tot 12° 45′ N.B. en 55° 38′ 2″ W.L., waarna ter aanvulling van den kolenvoorraad, koers gesteld werd op Barbados.

Op den V.M. van 3 Maart werd ter reede Bridgetown geankerd en den volgenden dag de kolenvoorraad met slechts 450 ton kolen en 96 ton voedingwater aangevuld, daar inmiddels de opdracht ontvangen was om het zoeken naar het stoomschip *Prins Willem II* te staken.

Bij het op de reede komen van Bridgetown kan een loods ontbeerd worden. Oorlogsschepen zijn niet, zooals uit de zeilaanwijzingen valt af te leiden, aan een bepaald gedeelte van de reede gebonden.

De kolen werden in ponten langszijde gebracht. De inlaadsnelheid bedroeg gemiddeld 40 ton per uur.

Met den gouverneur Sir George T. Carter en met den Nederlandschen consul werden de voorgeschreven bezoeken gewisseld. Eerstgenoemde liet het bezoek door zijn adjudant beantwoorden.

Op de D.W. van 5 Maart kwam het Engelsche oorlogsschip *Melpomene*

ter reede. Commandant en etat-major's bezoeken werden ontvangen en beantwoord.

De Nederlandsche consul bood op Zondag 6 Maart aan een 91-tal schepelingen, onder geleide, een tocht per extra-trein naar een fraai punt ter N.O.kust van het eiland, waar gelegenheid was tot het maken van mooie wandelingen.

Alhoewel Barbados in enkele opzichten aangename afwisseling biedt aan de equipage, is de kans op besmetting met venerische ziekten zeer groot.

Op den V.M. van Dinsdag 8 Maart werd de reede van Bridgetown verlaten en, bezuiden St. Vincent langs stoomende, naar Curaçao gekoerst, alwaar in den A.M. van 10 Maart in de St. Annahaven werd gemeerd.

Na den kolenvoorraad te hebben aangevuld, werd het verdere gedeelte van de maand Maart in hoofdzaak besteed aan beeindiging van de voorgeschreven halfjaarlijksche persoonlijke schietoefeningen met geschut, zoowel overdag als 's nachts. Hiertoe werd een elftal malen, met één of twee schijfvlotten op sleeper, de haven, hetzij op de D.W., dan wel op den P.V., verlaten en, na enkele uren oefening op de van drijfankers voorziene schijven, deze weder met het schip opgepikt en respectievelijk op den A.M. of E.W. in het Schottegat teruggekeerd.

De schijfvlotten elk pl.m. 21 M. lang, 4 M. breed en wegende pl.m. 8 ton, voorzien van gazen schijven, voldeden daarbij goed. Bij de toepassing van linnen schijven namen zij door den krachtigen doorstaanden passaat meermalen eene bedenkelijke helling aan, gingen onder zeil, — de daarbij toegepaste drijfankers met eenige vaart medenemende of gierden 8 streken en meer, — zoodat de schijven op die wijze niet voor de oefening konden dienen.

Nadat deze oefeningen waren afgeloopen, aan machines en ketels het noodige onderhoud was gegeven en enkele noodige ree-oefeningen in het Schottegat te Curaçao waren gehouden, werd op den 11den April de kolenvoorraad aangevuld en op den A.M. van dien dag de haven verlaten met bestemming naar Fort de France (Martinique), alwaar het dok voor den 16den gereserveerd was.

Op den P.V. van 13 April werd deze plaats bereikt en bewesten het fort St. Louis geankerd in 11 vaam, ongeveer op de voor oorlogsschepen bestemde plaats.

Later bleek, dat het, in verband met de te nemen voorbereidende maatregelen voor opneming in het dok, beter ware geweest indien dadelijk naar de binnenreede beoosten het fort St. Louis ware doorgeloopen, waartoe geene speciale vergunning noodig is, terwijl ook de hulp van een loods ontbeerd kan worden.

Korten tijd na aankomst werd practica verleend, het Fransche gouver-

nement den volgenden morgen met parade op de voorgeschreven wijze gesalueerd, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd.

Met den gouverneur van Martinique, den luitenant-kolonel, commandant der troepen, en met den waarnemend Nederlandschen consul werden de voorgeschreven bezoeken gewisseld. Na het bezoek van den gouverneur werd een saluut van 13 schoten afgegeven. Kaartjes werden gewisseld met den maire van Fort de France.

Den 15den April was het dok voor opname Hr. Ms. *Utrecht* gereed en werd daarheen verstoomd. In verband met de vrijwel rechte zijwanden, bestaat er geen bezwaar tegen het gebruikmaken van de schroeven in het dok.

Het ledig pompen nam, door het niet in geheel goeden staat verkeeren der pompinrichtingen, ongeveer 8 uur in beslag, zoodat het schoonmaken en schilderen van de buitenhuid eerst den 16den April kon geschieden.

Dit werk werd uitgevoerd door de Compagnie Générale Transatlantique, tegen eene vergoeding van 0,85 franc de M^2, waarbij de verf door het schip geleverd werd.

Het schoonmaken geschiedde naar den eisch, doch het schilderen werd op ruwe wijze uitgevoerd, zoodat voor dekking van de 1720 M^2 oppervlak met één laag ongeveer 600 KG. Rathjen's verf noodig was.

In den N.M. van 16 April was het werk afgeloopen en kon te ruim 6 uur het dok verlaten en weder ter reede geankerd worden.

Van de zijde van den gouverneur en diens echtgenoote ontvingen commandant en officieren verschillende beleefdheden, welke, in verband met de omstandigheden, waaronder ter plaatse vertoefd werd, en het kortstondige verblijf, slechts door kleine attenties konden beantwoord worden.

Na ontvangst van de mail op den V.M. van 17 April werd de reede verlaten met bestemming naar Paramaribo. Op de E.W. van 19 April kwam Hr. Ms. *Utrecht* voor den mond der Suriname-rivier, doch miste den ingang aldaar, zooals later bleek door nalatigheid van den lichtwachter, doordien het licht van het lichtschip niet brandde.

Dien nacht werd onder den wal beoosten de monding geankerd, den volgenden morgen naar binnengevaren en ten ongeveer 1 uur N.M. voor de stad geankerd.

De kolenvoorraad werd aangevuld en op Maandag 25 April Paramaribo verlaten, met bestemming naar Buenos-Aires, tot bijwoning van de feesten ter eere van de honderdjarige onafhankelijkheid van de Argentijnsche republiek, waarbij het in de bedoeling lag om op de heenreis Bahia en Montevideo aan te doen en op de terugreis te Rio de Janeiro den kolenvoorraad aan te vullen.

Gedurende den overtocht naar Bahia werd steeds gunstig weder

doch tot kaap St. Roque een tegenstroom om de pl.m. N. 300° O. van 2—3,7 zeemijl per uur ondervonden; daarna nog een stroom om de N. van ongeveer 1 zeemijl per uur.

Op den A.M. van 4 Mei werd, bezuiden de St. Antonio-bank koersende, de reede van Bahia bereikt en aldaar geankerd in 7 vaam water op de peiling:

Dom	N. 103° O. (r.w.)
Camboa-ton	„ 172° O. („)
Fort St. Marcello	„ 45° O. („)

Saluten met het Braziliaansche gouvernement werden op de voorgeschreven wijze gewisseld.

Slechts eene kleine opleidingsbrik der Braziliaansche Marine *Caraveles* werd ter reede aangetroffen en het schip daardoor gecomplimenteerd, terwijl het eerste bezoek ontvangen werd van den kapitein-luitenant ter zee, havenmeester.

Voorts werden bezoeken gewisseld met den consul der Nederlanden en, door Zijnhoogedelgestrenge vergezeld, bezoeken afgelegd bij den gouverneur van den staat Bahia, den luitenant-generaal commandant der troepen en den burgemeester der stad Bahia, welke bezoeken namens die autoriteiten beantwoord werden.

Door den consul werden aan commandant en officieren verschillende beleefdheden bewezen en deze beantwoord.

Inmiddels was op den middag van Zaterdag 7 Mei het restant steenkolen, dat bij aankomst ter reede 86 ton bedroeg, aangevuld met 739 ton, terwijl 50 ton voedingwater aangekocht werden, waarna op den P.V. van dien dag de reede verlaten werd.

Met den koers N. 183° O. (r.w.) werd op den P.V. van 8 Mei het licht van St. Barbara der Abrolhos-eilanden in 't zicht geloopen en, de passage bewesten dit licht nemende, de groep gepasseerd, waarna, voor zoover noodig zicht houdende van land en kustlichten, de kust van Zuid-Amerika gevolgd werd, op de H.W. van 14 Mei de passage benoorden Lobos-eilanden en den vasten wal werd doorgevaren en tegen den V.M. van dien dag ter reede Montevideo geankerd werd, nabij de betonde vaargeul naar de binnenhaven.

Wegens krachtigen Z.Z.W.-Z. wind en betrekkelijk hooge en korte zee, moest vanaf de H.W. van 11 Mei tot de E.W. van dien dag de vaart van ongeveer 12 mijl verminderd worden, tijdelijk zelfs tot 45 slagen der machines, ten einde niet al te veel water over te nemen.

Op de D.W. van 10 Mei werd de Zuiderkeerkring gepasseerd en op den P.V. van 13 Mei op ongeveer 34° 9' Z.Br. en 53° 12' W.L. ter bepaling van de afwijking der kompassen rondgestoomd.

Bij het ten anker komen ter reede Montevideo werd de republiek van Uruguay op de voorgeschreven wijze gesalueerd en hiervoor

bedankt. Ruim een uur later werd practica verleend, gecomplimenteerd namens den havenmeester (kolonel van het leger) en vergunning gekregen om op de haven te komen, hetwelk op loodsmansaanwijzing geschiedde.

Met een anker om de Zuid en trossen achteruit op de kade, werd in de binnenhaven gemeerd.

Ter plaatse werden aangetroffen: het Uruguaansche oorlogsschip *XXV de Agosto*, voerende den divisie-standaard, benevens een paar kleine vaartuigen dier zeemacht (18e *Julio* en *Maldonado*). Daar in de haven niet geschoten mag worden, geschiedde het salueeren van den standaard vóór binnenkomst.

Voorts de navolgende oorlogsschepen van andere natiën: *Etruria* (Italië), *Kaiser Karl VI* (Oostenrijk-Hongarije), *Don Carlos* (Portugal), *Bremen* en *Emden* (Duitschland) en *Floriana* (Brazilië), welke schepen, uitgezonderd laatstgenoemde, allen aan de feesten te Buenos-Aires zouden deelnemen en met wier commandanten de voorgeschreven bezoeken werden gewisseld.

Het bezoek van den consul der Nederlanden werd ontvangen, toen het schip in de binnenhaven gemeerd lag, dit daarna beantwoord en voorts werden bezoeken afgelegd bij den generaal, minister van Oorlog en Marine, bij den burgemeester en bij den havenmeester, welke bezoeken vóór vertrek door of namens die autoriteiten werden teruggebracht.

Maandag 16 Mei genoot ik met den consul der Nederlanden de eer in particuliere audiëntie door den president der republiek van Uruguay te worden ontvangen, die dit bezoek den volgenden dag door den havenmeester liet beantwoorden.

Den 16den Mei kwam het Engelsche oorlogsschip *Amathyst* op de binnenreede ten anker.

Bij het complimenteeren liet ik deelneming betuigen in het door Brittannië geleden verlies door den dood van Zijne Majesteit, Koning Edward.

De bezoeken met den commandant van dien bodem werden gewisseld.

In navolging van alle oorlogsschepen werd rouw betoond en daartoe vlag, wimpel en geus halfstok geheschen.

Door den consul en vice-consul der Nederlanden werden aan commandant, officieren en equipage verschillende beleefdheden bewezen, welke — voor zoover de tijd zulks toeliet — beantwoord werden.

Het verblijf te Montevideo werd benut tot het bepalen van de verticale inductie van het scheepsijzer op het kompas en voorts tot het opknappen van het schip en het aanbrengen van de illuminatie tot deelneming aan de op handen zijnde feesten. Ten einde op het vastgestelde tijdstip ter reede Buenos-Aires aan te komen, werd op

den A.M. van Dinsdag 17 Mei de haven van Montevideo verlaten, daarbij gebruikmakende van de aanwijzingen van den adjudant (zee-officier) van den havenmeester.

Bij het naar buiten stoomen, werden de Engelsche oorlogsschepen *Hermes* en *Argyll* gepasseerd en de aan boord van eerstgenoemden bodem gevoerde commandovlag met 15 schoten enz. gesalueerd, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd. Nadat de territoriale wateren van Uruguay verlaten en het Engelsche smaldeel uit het zicht waren, werden vlag en wimpel weder voorgeheschen.

Gekoerst werd naar het Recalade-lichtschip, alwaar eene divisie Argentijnsche oorlogsschepen ten anker lag. De divisie-standaard werd op de voorgeschreven wijze gesalueerd, waarvoor werd bedankt.

Op loodsmansaanwijzing werd de La Plata-rivier opgevaren en tegen 10 uur E.W. nabij het Chico-lichtschip geankerd.

Den volgenden morgen werd tegen 7 uur den tocht voortgezet en tegen 9 uur 30′ nabij de bereids verzamelde Argentijnsche en vreemde oorlogsschepen op ongeveer 25 mijl beoosten de haven van Buenos-Aires geankerd. De voor de revue op 21 Mei bestemde ligplaats van Hr. Ms. *Utrecht* in de rij der vreemde oorlogsschepen kon eerst den volgenden dag worden aangewezen en ingenomen.

Bij het ten anker komen werd de republiek van Argentinië met 21 schoten begroet, voor welk saluut onmiddellijk bedankt werd.

Aan de uitnoodiging tot het doen bijwonen door een of meer oorlogsschepen van de feesten ter eere van Argentinië's honderdjarige onafhankelijkheid, welke feesten volgens het tijdig door de regeering dier republiek bekend gemaakte programma van 18—29 Mei zouden duren, werd behalve door Nederland door de navolgende vreemde mogendheden door de zending van de hierbij genoemde oorlogsschepen gevolg gegeven:

Vereenigde Staten van Noord-Amerika. *Tenessee*, *Montana*, *South Dakota*, *North Carolina* en *Chester*, alle onder opperbevel van een schout-bij-nacht. De vier eerstgenoemde schepen konden wegens te grooten diepgang de La Plata-rivier niet opvaren en liepen daarom te Bahia Blanca binnen, vanwaar uit door de officieren aan de feesten en door de landingsdivisiën aan de parade werd deelgenomen.

Frankrijk. *Guichen* (schout-bij-nacht).

Spanje. *Don Carlos V* (schout-bij-nacht) en opleidingsschip *Nautilus*.

Chili. *O'Higgins* (kapitein ter zee, divisie commandant) en *Esmeralda*.

Oostenrijk-Hongarije. *Kaiser Karl VI* (kapitein ter zee).

Japan. *Ikoma* (kapitein ter zee).

Evenals het Amerikaansche eskader, bleef dit schip wegens te grooten diepgang te Bahia Blanca en kwamen de officieren en landingsdivisie over naar het op 14 uur sporens verwijderde Buenos-Aires.

Italië. *Pisa* en *Etruria* (kapitein ter zee).

Portugal. *Don Carlos I* (kapitein-luitenant ter zee).

De kapitein ter zee, commandant, was tijdens de feesten buitengewoon afgevaardigde van Z. M. den Koning.

Uruguay. *XXV de Agosta* (kapitein ter zee, divisie commandant).

Duitschland. *Bremen* en *Emden* (kapitein ter zee).

Wegens het overlijden van Koning EDWARD van Groot-Brittannië namen de schepen van dit rijk geen deel aan de feesten.

Volgens rang en ancienniteit van de bevelhebbers der vreemde oorlogsschepen nam Nederland de zesde plaats in, eene volgorde, welke bij de revue, bij de militaire parade en bij officieele audiënties en maaltijden in acht genomen werd.

Van de Argentijnsche marine namen de volgende schepen onder bevel van een vice-admiraal aan de feesten deel.

1e divisie: *San Martin, Belgrano, Buerredon, Garibaldi.*

2e divisie: *Buenos Aires, 9e Julio, 25e Mayo, Patnia.*

3e divisie: *Almirante Brown, Libertad, Independencia, Patagonia.*

4e divisie: *Parana, Rosario, Andes, La Plata.*

Het opleidingsschip *Sarmiento* deed tijdens de vlootrevue als jacht voor den president der republiek dienst.

De torpedoboot-flottielje bestond uit de *Espora, Buchardo, Bathurst, Rinedo, Misionis, Marature, Comodoro, Entro-Rio, Torne, King, Corrientes* en *Jorge* en was verdeeld in 4 divisiën, elk van 3 booten.

Onder de hooge gasten tijdens de feesten namen Hare Koninklijke Hoogheid infante DONA ISABEL, buitengewoon vertegenwoordigster van Z. M. den Koning van Spanje, en de president van Chili de eerste plaatsen in.

Harer Majesteits buitengewoon gezant en gevolmachtigd minister in Argentinië, de heer L. VAN RIET, was ter eere van de eeuwfeesten met een buitengewone volmacht bekleed.

Uit de gewaardeerde Nederlandsche kolonie te Buenos-Aires, waarvan vele leden in belangrijke mate bijdroegen en voortgaan bij te dragen tot de ontwikkeling van Argentinië, had zich eene commissie gevormd, bestaande uit de heeren:

H. E. JONGEWAARD DE BOER, consul der Nederlanden, eere-voorzitter.
W. DATES, voorzitter.
Mr. H. G. F. CHRISTMAN,
Joh. J. DOIJER,
M. C. VAN HATTEM,
D. R. SCHUITEMAKER,
J. A. WALDORP,
J. C. BROENS,
} leden.

met het doel officieren en equipage op waardige en feestelijke wijze te ontvangen, — een voornemen, waarin zij uitmuntend geslaagd is.

Veelal begunstigd door fraai, opwekkend weder, kenmerkten de feesten zich dan ook door grooten luister, levendig nationaliteitsgevoel, hartelijke beleefdheid.

Ook trof het een ieder, hoezeer het volk in de straat zich kenmerkte door gepaste vroolijkheid en bijzondere voorkomendheid jegens de vreemdelingen.

De eerste dagen na aankomst ter reede werden besteed aan het volbrengen van de voorgeschreven plichtplegingen, in den vorm van het wisselen van saluten, bezoeken enz.

Op den 20sten Mei genoten de commandanten der vreemde oorlogsschepen, allen vergezeld door enkele leden der etat-majors, de eer aan den president der Argentijnsche republiek te worden voorgesteld. Kort te voren was door mij en enkele officieren een plechtige lijkdienst bijgewoond in de Engelsche kerk te Buenos-Aires, ter eere van de begrafenis van den overleden Koning van Groot-Brittannië.

Den 21sten Mei hield de president der Argentijnsche republiek, o. a. vergezeld door H. K. H. infante ISABEL, met het Argentijnsche oorlogsschip *Sarmiento* een revue over de verzamelde Argentijnsche en vreemde oorlogsschepen, hierboven aangeduid.

De vloot was opgesteld in 2 liniën. De afstand der liniën bedroeg 1000 Meter; die der schepen van de linie 500 Meter.

De *Sarmiento*, in kielwaterlinie gevolgd door honderden particuliere schepen, stoomde op 250 Meter langs de N.zijde der Noordelijke linie, gevormd door de vreemde oorlogsschepen, en daarna langs de Zuidelijke linie, gevormd door de Argentijnsche vloot.

Bij het passeeren werd gesalueerd, geparadeerd, gejoeld, enz.

Vervolgens ankerde de *Sarmiento* nabij het midden der Noordelijke linie en werden de commandanten der schepen aan boord gerecipieerd, gedurende welken tijd de torpedobootflottielje manoeuves uitvoerde. Na afloop hiervan keerde de *Sarmiento* naar de haven van Buenos-Aires terug en volgden op aangeduide tijden de vreemde en Argentijnsche oorlogsschepen.

Te ongeveer 8 uur 30 m. 's avonds lag Hr. Ms. *Utrecht* op loodsmansaanwijzing en met behulp van 2 sleepbooten gemeerd in een der voor de vloot beschikbaar gehouden havens (Dique No. 3).

Gala-voorstellingen, bals, recepties, diners, alle aangeboden door of namens de Argentijnsche regeering, volgden elkaar daarna gedurende de feestweek op. Aan officieren en equipage werd gelegenheid gegeven georganiseerde tramtochten, ter bezichtiging van de stad, en voorstellingen in verschillende theaters bij te wonen. De schepelingen werden meermalen onthaald.

Tusschen de officieren en onderofficieren van het speciaal op Hr. Ms. *Utrecht* aangewezen Argentijnsche oorlogschip *Libertad*, zoo ook tusschen die van verschillende vreemde oorlogsschepen, had wisseling van kameraadschappelijke beleefdheden plaats.

Alle commandanten van vreemde oorlogsschepen ontvingen eene gouden herinnerings-medaille, alle officieren een zilveren, alle schepelingen een bronzen exemplaar.

Door de schepen werd herhaaldelijk ter verhooging van de feestelijkheden gepavoiseerd en geïllumineerd.

Bijzondere vermelding verdient een diner den 26sten Mei aan de commandanten der vreemde oorlogsschepen door den minister van Marine aangeboden, welk diner opgeluisterd werd door de tegenwoordigheid van den president der republiek en waarbij door den minister van Marine met waardeering gewaagd werd van de tegenwoordigheid van zoovele vreemde oorlogsschepen ter opluistering van het nationale feest.

Op Woensdag 25 Mei had eene militaire parade plaats, waaraan door de landingsdivisiën van alle vreemde oorlogsschepen, door Argentinië's vloot en leger, zoo ook door adelborsten en kadetten-korpsen van Chili werd deelgenomen, totaal 22000 man.

Er werd gedefileerd voor den president der republiek en voor het standbeeld van generaal Don José de San Martin.

De landingsdivisie van Hr. Ms. *Utrecht*, onder bevel van den kapitein der mariniers J. G. Grüschke, was met staf, muziek, vaandelwacht, enz. 127 man sterk, gekleed in groote tenue, volle wapenrusting.

Bij het defileeren werd met eigen muziek in open frontcolonne gemarcheerd.

De parade enz. duurde van 10—3 uur; de afgelegde weg was 6600 meter.

Op den 26sten Mei en volgende dagen hadden wedstrijden tusschen de schepelingen der verschillende natiën plaats.

Door ploegen van Hr. Ms. *Utrecht* werd deelgenomen aan wedstrijden in hardloopen, springen, voetbal, schijfschieten met geweer en roeien.

De lengte van de baan in hardloopen bedroeg 1000 Meter, zonder bepakking.

20 schepelingen, waaronder een 4-tal van Hr. Ms. *Utrecht*, dongen naar de prijzen.

Alhoewel een onzer schepelingen gedurende de eerste 500 Meter de leiding hield, bleef hij evenals de andere van de groep daarna achter.

Het hoogspringen geschiedde met vrijen aanloop, zonder springplank, op zandigen grond.

De prijzen werden gewonnen met sprongen van 1,70 M., 1,65 M. en 1,60 M. De beste springer van het 4 tal Nederlandsche schepelingen haalde 1,40 meter

Bij het voetbalspel werd het Nederlandsche elftal wegens gebrekkig samenspel door een Chileensch elftal geslagen met 8—0.

Bij den roeiwedstrijd moest een baan van 700 Meter driemaal afgelegd worden en daarbij tweemaal tusschen stellen op 25 M. uit elkaar liggende boeien gedraaid worden.

Het roeien geschiedde met Argentijnsche 12 riems dienstsloepen, waarmede enkele dagen geoefend was.

Het weder was niet gunstig, regen en vrij harde wind, waarbij tweemaal in den wind opgeroeid moest worden.

De volgorde van aankomst der sloepen was: Japan, Argentinië, Duitschland, Oostenrijk-Hongarije, Spanje, Chili, Nederland, Portugal en Amerika.

De Italianen hadden zich teruggetrokken, omdat zij niet met eigen vaartuigen konden mededingen.

De schietwedstrijd met geweer werd gehouden door groepen van 6 man (onderofficieren en minderen) van elk der 9 deelnemende natiën, op den afstand van 350 Meter met het bij elke marine bestaande model geweer.

Elk schutter moest 30 schoten doen, waarvan 10 in staande, 10 in knielende en 10 in liggende houding, waarbij nauwkeurig werd toegezien dat geen schutter afweek van de omtrent den stand gestelde regelen.

De schijf was in afmetingen en inrichting gelijk aan die bij wedstrijden te Nieuwediep in gebruik.

Vóór vertrek naar Buenos-Aires had te Curaçao en te Paramaribo gedurende een negental dagen gelegenheid bestaan om onder leiding van den kapitein der mariniers J. G. Grüschke te oefenen op afstanden van 300 en 200 Meter, om op die wijze uit de beste schutters een keuze te doen tot aanwijzing van de uitkomende groep. Deze bestond uit:

schrijver-majoor	C. Blom	(158)
bootsman	J. F. L. Houben	(130)
korporaal der mariniers	A. F. Nielsen	(138)
kwartiermeester	C. M. de Williigen	(126)
matroos der 1ste klasse	T. Stokhof	(115)
korporaal der mariniers	B. Noordhoek	(100)

en won den 2en prijs met totaal . . . . . (767) punten.

Deze prijs bestond uit eene herinnering-medaille en pl. m. f 60.— voor elk der schutters, en daarenboven nog uit een in bewerking zijnde zilveren gedenkplaat voor het winnende schip.

De resultaten van het schieten der mededingende natiën waren: Argentinië (1110), Nederland (767), Italië (601), Japan (598), Chili (513), Duitschland (476) Oostenrijk (315) en Portugal (214).

Bij de beoordeeling van den uitslag dezer wedstrijden zij er de aandacht op gevestigd, dat, van de daaraan deelnemende natiën, aan boord Hr. Ms. *Utrecht* de bemanning het kleinst en dus de keuze voor de samenstelling der deelnemende groepen het meest beperkt was. Bij de Argentijnsche marine was deze uit den aard het grootst en werden dan ook daar veelal de eerste of de tweede prijs behaald.

Hr. Ms. gezant en mevrouw VAN RIET ontvingen commandant en officieren met de grootste gastvrijheid.

Een drietal diners en verscheiden luncheons werden ten hunnen huize genoten, waarbij ook veelal de leden der Nederlandsche kolonie ontmoet werden.

Reeds spoedig na aankomst van Hr. Ms. *Utrecht* bood de consul der Nederlanden, de heer JONGEWAARD DE BOER, op een thé-dansant ten zijnen huize, de gelegenheid om met het meerendeel der leden van de Nederlandsche kolonie te Buenos-Aires kennis te maken, welke kennismaking leidde tot een hartelijken omgang.

Verschillende andere beleefdheden werden daarenboven door den heer en mevrouw JONGEWAARD DE BOER bewezen.

Van de zijde der Nederlandsche kolonie werden commandant en officieren den 27sten Mei op een schitterend diner, gevolgd door een bal, genoodigd, terwijl voorts aan onderofficieren en equipage bij verschillende gelegenheden een tramtocht en maaltijd, comedie-voorstellingen en versnaperingen werden aangeboden.

Geene moeite was aan voorbereiding en uitvoering van het een en ander bespaard geworden.

Ook van de Duitsche kolonie te Buenos-Aires, door verschillende banden aan de Nederlandsche ter plaatse verbonden, werden verschillende beleefdheden aan commandant en officieren bewezen, o. a. een groot diner gevolgd door een bal, op Zondag den 30sten Mei.

Voor zoover tijd en gelegenheid zulks toelieten, werden deze beleefdheden beantwoord met recepties, luncheons en diners aan boord Hr. Ms. *Utrecht*, terwijl eindelijk als hulde aan het gastvrije land een bronzen krans gelegd werd op het zich in de cathedraal bevindende graf van den grootsten strijder voor Argentinië's onafhankelijkheid, den generaal DON JOSÉ DE SAN MARTIN.

In overleg met den minister van Marine en den aartsbisschop van Argentinië geschiedde dit huldebetoon op Woensdag 1 Juni. Hr. Ms. buitengewoon gezant, de consul der Nederlanden, eene deputatie van 2 officieren der Argentijnsche marine, commandant en een 6 tal officieren van Hr. Ms. *Utrecht* waren bij deze plechtigheid tegenwoordig.

Op het bronzen lint der krans staat in gulden letters: *Al gran general Argentino Don José de San Martin*, 25 *de Mayo* 1910, *Homenage del Crucero Real Nêérlandese Utrecht.*

Maandag 30 Mei vertrok het meerendeel van de Argentijnsche vloot naar de reede en verlieten ook verscheidene vreemde oorlogsschepen de haven. Met toestemming van de bevoegde autoriteiten werd dien dag begonnen en beide volgende dagen voortgegaan met het aanvullen van den kolenvoorraad met 683 ton en op den V.M. van Donderdag 2 Juni werd, met behulp van 2 sleepbooten, op loodsmansaanwijzing de haven verlaten met bestemming naar Rio de Janeiro. Voor loodsen, sleepbooten en voedingwater werd niets in rekening gebracht.

Een viertal schepelingen bleven te Buenos-Aires achter en werden als deserteur afgeschreven.

Bij het passeeren der Argentijnsche vloot, geankerd op de buitenreede, werd als groet aan het gastvrije land en in navolging van andere vreemde oorlogsschepen, een saluut van 21 schoten afgegeven, hetwelk onmiddellijk beantwoord werd.

Tegen het einde van den P.V. werd de loods bij het Recaladelichtschip afgezet en daarna met ongeveer 12 mijls vaart achtereenvolgens benoorden de Engelsche bank, bezuiden Lobos-eiland gekoerst, de kust op bekwamen afstand gevolgd en vanaf Castillo-punt koers gesteld op Rio de Janeiro.

Tusschen 31° en 29° Z.B. werd een krachtige N.O.-lijke wind ondervonden, gepaard met zee, die noodzaakte tijdelijk te verminderen tot 70 slagen der machines.

Op den A.M. van 6 Juni werd de Zuiderkeerkring gepasseerd, kort na zonsondergang van dien dag de baai van Rio de Janeiro binnen gestoomd en op een der voor oorlogsschepen beschikbare boeien gemeerd.

Ter reede bevonden zich o. a. het Braziliaansche mijnschip *Republique*, voerende de commandovlag van den oudstaanwezend schout-bij-nacht, welke vlag kort daarna naar den kruiser *Bahia* werd overgebracht, voorts de *Tamandaré*, voerende de commandovlag van den schout-bij-nacht, commandant van het oefenings-eskader, het slagschip *Minas Geraes*, in dienst met verminderde bemanning, en verschillende kleinere Braziliaansche oorlogsschepen, waaronder een tweetal schepen type *Tupy*, 7 torpedobootjagers, enz.

De bereids te Buenos-Aires ontmoete Portugeesche kruiser *Carlos I* werd weder hier aangetroffen, terwijl het Japansche oorlogsschip *Ikoma* den 10den Juni ter reede kwam.

De voorgeschreven saluten en bezoeken werden gewisseld. Vergezeld door Hr. Ms. gezant werden door mij bezoeken afgelegd bij den minister van Marine, Oorlog en Buitenlandsche zaken, welke bezoeken namens die autoriteiten werden beantwoord, terwijl ik met een 6-tal officieren de eer genoot den 8sten Juni door den president der republiek n bijzondere audiëntie te worden ontvangen.

Den 9den werd een aanvang gemaakt met kolen-laden en waren op den middag van 11 Juni de benoodigde 531 ton overgenomen, en alhoewel het oorspronkelijk in mijn voornemen lag om daarna de reis te vervolgen, werd nog tot Maandag-morgen 13 Juni ter reede vertoefd om deel te kunnen nemen aan den Braziliaanschen nationalen feestdag van 11 Juni, waarbij op verzoek des avonds geillumineerd werd.

Een dien dag door den minister van Marine aan boord *Minas-Geraes* aangeboden feest kon wegens regen niet tot uitvoering komen, doch was er 's avonds groot inwijdingsfeest van de nieuw tot stand gekomen Marine-club (Cercle naval).

Bij de daaraan voorafgaande openingsplechtigheid welke o.a. door den president der republiek werd bijgewoond, waren ook de commandanten der vreemde oorlogsschepen met officieren genoodigd.

Verschillende andere uitnoodigingen tot het bijwonen van wedrennen, een roeiwedstrijd, recepties aan boord *Carlos I*, *Ikoma*, enz. werden ontvangen, terwijl voorts Hr. Ms. gezant, de consul en de vice-consul der Nederlanden zich beijverden aan commandant en officieren beleefdheden te bewijzen, welke voor zoover mogelijk beantwoord werden.

Op initiatief en kosten van eenige te Rio de Janeiro werkzaam zijnde Roomsch-Catholieke geestelijken maakten de schepelingen enkele mooie tramtochten, door en in de omgeving van de zoo wonderschoon gelegen stad, en ontvingen van den consul der Nederlanden tabak en sigaren, welke vriendelijkheden zeer gewaardeerd werden.

Nadat Maandagmorgen het stoomschip der Koninklijke Hollandsche Lloyd *Hollandia* was binnengekomen en de daarmede aangebrachte brieven waren ontvangen, werd de reede verlaten met bestemming naar Paramaribo. Een deklast van 50 ton kolen werd medegenomen, ten einde ook bij tegenslag voldoenden voorraad te hebben voor het afleggen van den 2700 zeemijlen langen weg.

Op de E.W. werd kaap Trio gerond, op de D.W. van 14 Juni kaap St. Thonré op bekwamen afstand gepasseerd en daarna koers gesteld op St. Barbara der Abrolhos-eilanden, welke groep op den V.M. van 15 Juni aan de Westzijde werd voorbij gevaren.

Nadat op den 17den Juni bij Maccio land verkend was, werd de Oostkust van Brazilië op bekwamen afstand gevolgd en op den P.V. van den daarop volgenden dag kaap St. Roque gerond.

De golfstroom had zich krachtig doen gevoelen; de eveneens nabij St. Roque flinke doorstaande Z.O. passaat ging zonder merkbare krachtsvermindering in den N.O. passaat over.

Daar in verband met den pl.m. 2700 zeemijlen langen weg en mogelijken tegenwind gedurende het eerste gedeelte van het traject eerst met matige vaart was gestoomd, kon, daar de kolenvoorraad ruim voldoende was, aangezet worden tot 12 mijl, waarmede op de E.W. van

22 Juni de lichten voor en in den mond der Suriname-rivier verkend werden.

Op de H.W. van 23 Juni werd de Suriname-rivier bij rijzend water opgevaren en voor de stad Paramaribo geankerd.

Nadat de kolenvoorraad de beide volgende dagen, waarbij tegenspoed door regen werd ondervonden, was aangevuld, werden de oefeningen, zooals trouwens ook na vertrek uit Rio de Janeiro geschied was, voortgezet.

Aan machines en ketels moest de noodige tijd voor onderhoud besteed worden.

Nadat het bevel op den 9den Juli door den kapitein ter zee W. Th. de Booij was overgenomen, na aankomst van de aanvulling der bemanning uit Nederland op den 12den Juli en na het vertrek van het personeel voor terugzending naar Nederland in aanmerking gebracht, werd Paramaribo op den 13den des V.M. ten 7 uur 30 verlaten.

De rivier werd op loodsmansaanwijzing afgestoomd en het lichtschip Suriname ten 10 uur gepasseerd, waarna naar zee werd gekoerst met den wil naar de Golf van Paria tot het doen van contrôle-schoten met torpedo's.

De reis kiezende benoorden Trinidad langs, werd met den dag van den 15den Juli door de Oostelijkste (Mono) passage gestoomd en daarop in genoemde golf geankerd bezuiden Mono in 10 vaam, buiten het territoriaal gebied.

Tegen den middag van den 16den werd de baai verlaten en langs den kortsten weg naar buiten gestoomd, met den wil naar Curaçao. De tocht werd genomen langs den wal van Paria tusschen Margarita en Los Frayles, en daarna bezuiden Los Hermanos, waardoor Curaçao in den morgen van den 18den werd bereikt en ten 8 uur V.M. de haven van Willemstad werd binnen geloopen en aan den Westelijken kolensteiger werd gemeerd. In den namiddag werd verstoomd naar de gewone ankerplaats in het Schottegat.

Het Schottegat werd den 26sten en van 28 tot 30 Juli verlaten, in verband met gevechtsschietoefeningen met geschut bezuiden Curaçao en nabij klein Bonaire. Den 30sten Juli werd weder in het Schottegat geankerd.

Tijdens gedurende 2 uur gestopt liggen en manoeuvreeren in de passage tusschen Curaçao en Bonaire, werd den 28sten in 2 uur tijds 3 mijl stroom om den Noord geconstateerd en den 30sten op de terugreis werd gevonden ongeveer 1½ mijl per uur om de N. W. t. W.

Gedurende het verblijf te Paramaribo genoten de aftredende en optredende commandant verschillende beleefdheden van de zijde van den gouverneur. De verhouding tusschen de bevolking en officieren, onderofficieren en minderen was, over en weêr, buitengewoon vriendschappelijk.

Zoowel te Paramaribo als te Curaçao en te Bonaire werden de voorgeschreven bezoeken aan en van autoriteiten door en aan den nieuw opgetreden commandant gebracht en beantwoord. Te Willemstad werd, na daartoe ontvangen uitnoodiging en bespreking met den heer gouverneur, eene receptie bezocht van den vice-consul van Columbia, bij gelegenheid van het 1ste eeuwfeest van die republiek.

De gouverneur van Curaçao gaf een diner ter verwelkoming van den nieuw opgetreden commandant der scheepsmacht.

De noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan schip en ketels werden in de tweede week van Juli beeindigd. Tijdens het verblijf te Paramaribo bestonden de oefeningen uit partieele en algemeene batterijexercitiën, schijfschieten met geweer, oefening met gewapende sloepen, uitvoering van de sluitrol en brandrol, de beoefening van gekwetstenvervoer en werden de opleidingen tot adspirant-kanonniers en seiners geregeld voortgezet.

Met de periodieke stoomproeven, met vol, $^3/_4$ vol en $^1/_2$ vol vermogen, werd na het vertrek uit Paramaribo een aanvang gemaakt zoodra het schip op diep water was.

Zij moesten echter, nadat in 20 minuten ongeveer 124 omwentelingen waren gedaan, worden gestaakt, wegens zware lekkage van de S.Bs. H.D. zuigerstangwerkbus, tengevolge van onvoldoende kwaliteit van de verticale veeren voor de bovenwerkbus van de H.D. zuigerstang (Bradford U. S.).

In zee werden de gewone oefeningen, waaronder richtoefeningen met de zoeklichten, geregeld voortgezet.

De voorgeschreven contrôle-schoten met de oorlogstorpedo's en één schot met ééne torpedo met gevechtsladingkamer en pistool werden den 15den en 16den bij zeer gunstige gelegenheid en met zeer gunstige uitkomsten — 100 pct. treffers — gedaan in de golf van Paria en werden tevens benut voor oefening in het manoeuvreeren met het schip door officieren en adelborsten.

Te Curaçao werden, na aanvulling van den kolenvoorraad op den dag van aankomst, de oefeningen voortgezet. Deze bestonden uit schijfschieten met geweer, uit oefening der kanonniers met de geweerschietinrichtingen op vaste en gesleepte schijven, oefening der seiners, het zeilen met sloepen, zwemmen en verschillende werkzaamheden in verband met de te houden gevechtsschietoefeningen.

De gevechtsschietoefeningen met exercitielading hadden den 26sten Juli plaats in zee, bezuiden Curaçao, bij matig goede gelegenheid, en werden 67,6 pct. treffers verkregen; de treffers op de 18 × 6 M. stilliggende schijf waren 90 à 95 pct. De door verschillende treffers zwaar beschadigde schijf werd den 27sten gerepareerd en hierop werd den 28sten de haven opnieuw verlaten met bestemming naar Bonaire,

voor het houden van de gevechtsschietoefeningen met oorlogslading.

Niettegenstaande buitengewoon voorzichtig sleepen — met 4 mijls vaart — bezweek een der schijven na 6 uur te zijn gesleept, tegen een met de kracht van bramzeilskoelte doorstaanden passaat en weinig zee. Blijkbaar was bij de reparatie, na de beschadiging op 26 Juli, het langsverband niet krachtig genoeg hersteld. Slechts een klein deel ging verloren, doch door het oponthoud werd Bonaire pas in den avond bereikt en moest daar worden begonnen met repareeren, alvorens de schietoefeningen konden worden voortgezet.

Hierop werd nogmaals vertraging ondervonden, doordien op klein Bonaire, buiten welks Noordpunt de schijf moest worden gelegd, werd gewerkt en de eigenaar niet kon toestaan dat deze werkzaamheden vóór 3 Augustus werden gestoord. Mitsdien werd het schijfmateriaal onder den wal bezorgd en bij vertrek van het schip op den 30sten onder bewaking achtergelaten.

Na het verlaten der boei werd rondgestoomd voor verificatie van de afwijkingen der kompassen, daarna naar Curaçao teruggekeerd, alwaar kort na den middag het anker viel in het Schottegat.

Op den 3den Augustus werd Curaçao verlaten en naar Bonaire verstoomd voor gevechtsschietoefeningen nabij klein Bonaire, waarna den 6den te Curaçao werd teruggekeerd.

Den 11den Augustus tegen den avond werd hierop Curaçao weder verlaten met bestemming naar Aruba, voor nachtelijke gevechtsschietoefeningen, en, na het aandoen van Oranjestad ten 10 uur V.M., nabij Aruba's N.W.punt geankerd. Den 12, 13 en 14den werd alhier onder stoom gemanoeuvreerd voor het verankeren en lichten van 21 M. geschutschijven voor genoemde oefening, welke, na een voorbereidenden run, in den avond van den 13den plaats had.

Na afloop werd, evenals vorige dagen, geankerd tegen het strandrif en kon den 14den tegen den middag de terugreis naar Curaçao worden aanvaard met de schijven op sleeper. Op dezen oversteek werd, tegen een goed doorstaanden passaat in, gemiddeld 3,36 mijl behouden en den 15den tegen den middag in het Schottegat geankerd. Den 19den werd verstoomd naar de kolenmagazijnen en de kolenvoorraad aangevuld; den 20sten werd 's morgens de haven verlaten met bestemming naar Grenada en was het schip ten 7 uur V.M. buiten.

Dank zij een op deze reis genomen periodieke stoomproef en het zeer flauw doorstaan van den passaat, werd St. George op Grenada des namiddags ten 4 uur 30 van den 21 Augustus bereikt en, aangezien bezwaren werden gemaakt tegen binnenkomen in verband met te verwachten stoomschepen, ter reede geankerd.

Den 24sten werd de reede verlaten en langs den wal van Grenada naar buiten gestoomd naar Paramaribo. Ook nu stond de passaat

slechts zwak door en werd Galera-punt reeds ten 1 uur 's nachts gerond en daarna koers gesteld naar de Suriname-rivier, welke den 26sten even na zonsondergang werd bereikt. Zoodra het lichtschip was verkend, werd naar binnen gestoomd, werd ten 6 uur 45 bij het lichtschip een loods genomen en daarna ten 9 uur voor de stad Paramaribo geankerd.

De verjaardag van Hare Majesteit de Koningin-Moeder werd door eene parade aan den wal met de troepen van het garnizoen en verder op de voorgeschreven wijze gevierd. De gezamenlijke troepen, gecommandeerd door den kapitein der mariniers van Hr. Ms. *Utrecht*, werden geinspecteerd door en defileerden voor den gouverneur van Curaçao.

Den volgenden dag werd verstoomd naar Bonaire, voor het houden der gevechtsschietoefeningen met de oorlogslading der kanons van 15 en 12 cM. Tijdens den oversteek werd eene uitgebreide vuurleidingoefening gehouden bij 14 mijls vaart op afstanden boven 4000 Meter, met den vuurtoren van klein Bonaire als doel.

Den 4den werd vroegtijdig onder stoom gegaan voor het sleepen, verankeren en gereed maken van de schijf, waarmede men te 12 uur 45 gereed kwam en waarna te 1 uur 45 tot de eigenlijke gevechtsschietoefening kon worden overgegaan.

Intusschen was de voor het werken met de schijven benoodigde tijd benut voor waarnemingen ter- en rondstoomen voor de hercompensatie van de kompassen in den commandotoren en het voorstation en vooroefeningen in het manoeuvreeren voor officieren.

De gevechtsschietoefening verliep geheel op de voorgeschreven wijze; het trefferprocent op de geheel vrij van het eilandje stilliggende 30×9 M. schijf, op afstanden van ruim 4000 M. bij 14 mijls vaart van het schip, was 68, 75% bij een trefkans van ongeveer 83 à 98 pct.

Er werden gedaan 32 schoten; waarvan 4 voor het inschieten met het voorste kanon van 15 cM., gedurende 2 minnten en de overige 28 schoten in ééne minuut tijds; het totaal aantal treffers was 22 en de gelegenheid zeer gunstig.

Na beeindiging der oefening werden de schijven gestreken en de vlotten op sleeper genomen en werd daarmede weder ten 6 uur gemeerd op de boei voor Kralendijk. Den volgenden dag werden zij afgetuigd en den 6den werd Bonaire verlaten, met de schijfvlotten op sleeper, en naar Curaçao teruggekeerd.

Intusschen was op den 3den Augustus gebleken, dat de Pocahontaskolen van vrij goede kwaliteit waren en dat met 9 ketels gedurende 3 uren 100 omwentelingen (96 à 110) konden worden volgehouden, d.i. ongeveer 3800 I.P.K. totaal, of per ketel 540, daar 2 ketels benoodigd zijn voor de hulpwerktuigen.

Het stoomhouden ging goed. De nieuwe verticale veertjes van de

H.D. zuigerstang bovenwerkbussen voldeden goed. De proef gaf geene aanleiding tot bijzondere opmerkingen. Het schip was leeg.

Nadat de reparatie der schijven den 10den was gereed gekomen, werd tegen den avond van 11 Augustus Curaçao weder verlaten met twee 21 M. schijfvletten op langen sleeper, met bestemming naar den N.W.punt van Aruba — afstand 80 mijl — de schijven voortdurend door een der zoeklichten belicht. De toestand der zee liet, niettegenstaande het gebruik van golfstillende olie, niet meer omwentelingen toe, dan voor ongeveer 6 mijlsvaart, en toch bezweek 's nachts de zware ijzeren haak tusschen den staaldraadtrossleeper en den manillatros van de sleep en werd daarna nog meer oponthoud ondervonden, door eene kleine averij aan de S.B.'s machine, waardoor de reis met één machine, met het, met vlotten op sleeper en wind en zee achterin, slecht sturende schip, werd vervolgd. Na het afzetten van een passagier voor Oranjestad, werd den 12den ten 10 V.M. nabij Aruba's N.W.punt geankerd. De dag werd verder besteed aan het in 13 à 18 vaam verankeren der schijven. Door hierbij ondervonden oponthoud kon de voorgenomen nachtelijke oefening echter niet meer plaats hebben en werd na een groot gedeelte van den dag onder stoom te hebben gemanoeuvreerd, des avonds weer onder den wal geankerd. S.B.'s machine was ten 4 uur N.M. gereed gekomen voor den dienst.

Bij verificatie der ligging van de schijven op den 13den, bleek het noodig een der schijven te lichten en meer zeewaarts te verankeren, wat met het schip werd uitgevoerd. Bij gereedheid hiermede en het verankeren van de sloepen onder den wal als lichtbakens, ankerde Hr. Ms. *Utrecht* op den middag dicht onder den wal. De gevechtsschietoefening op de 18 × 4 M. stilliggende schijven bij 10 mijls vaart had hierop des avonds plaats, geheel overeenkomstig de betrekkelijke instructie, behoudens iets te grooten afstand (890 instede van 800 M.) der schijven. Overigens was de gelegenheid zeer gunstig, doch werd S.B.'s schijf door het voorzoeklicht beter belicht dan de B.B.'s schijf door het achterzoeklicht; het aantal schoten in 1½ minuut was 32, waarvan 16 met S.B.'s en 16 met B.B.'s batterij; het aantal treffers was 9 in S.B.'s en 6 in B.B.'s schijf d. i. totaal 15 of 47 pCt., met kanonnen zonder kijkerrichtmiddelen.

Na afloop der oefening werd weder onder den wal geankerd.

Den 14den bleek het bij toenemenden wind en deining noodzakelijk de schijven onverwijld af te tuigen en te lichten en was men hiermede en het op sleeper bezorgen achter het schip, het klaren en daarna bezorgen van het anker en het hijschen van 4 sloepen, hard en goed werkende, gereed na 5 werkuren, waarna omstreeks den middag de 80 mijl lange terugreis naar Curaçao werd aanvaard. Niettegenstaande het bezigen van een meer dan 225 M. langen sleeper en van golf-

stillende olie, lieten de zeer krachtige Z.O.—O.N.O. wind en zee slechts een klein aantal omwentelingen toe en werd aanvankelijk slechts 2 à 3 mijl gemaakt. Later verbeterde de gelegenheid een weinig en werd het behoud ongeveer 4 mijl, waardoor Curaçao den 15den te 11 uur 30 V.M. werd bereikt, gevende gemiddeld een behoud van 3,36 mijl zonder eenig bijzonder oponthoud, behoudens het opkorten van den sleeptros, waarvan in de bekleede schulp achteruit eenige tieren waren gesprongen.

Te Curaçao werden de oefeningen hervat en bestonden deze, behalve uit voortzetting der bovenvermelde, uit eene oefening aan den wal van de landingsdivisie, en, wat de stoomketels betreft, uit het schoonmaken daarvan in verband met een op de reis naar Grenada te houden periodieke stoomproef.

Tijdens verblijf te Curaçao waren alle werkzaamheden ondergeschikt gemaakt aan die noodig om de schijven gereed te maken voor verschillende gevechtsschietoefeningen, d. i. aftuigen, op de helling halen, repareeren, te water laten, optuigen, enz.

De verdere werkzaamheden en oefeningen bestonden uit: schijfschieten met geweer en revolver, schijfschieten met geweerschietinrichtingen bij dag en bij nacht, zeilen en sloepen, zwemmen, oefening der seiners, victualieeren, ontvangen van behoeften uit Nederland, ophalen van details, een onderzoek naar de reminrichtingen van de kanons van 15 cM. (na het gevechtsschieten op 4 Augustus).

Den 19den werd verstoomd naar de kolenmagazijnen en werd in 5½ werkuren de kolenvoorraad aangevuld met 635 ton, gevende een totaal van 765 ton.

Den 20sten werd Curaçao verlaten, met bestemming naar Paramaribo via Grenada. De bovenbedoelde stoomproef, ten 10 uur aanvangende, duurde tot 10 uur V.M. en gaf geene aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

Met 114 omwentelingen (3/4 vermogen, 12 ketels) werd gedurende 4 uur een vermogen ontwikkeld van 5806 I. P. K. bij eene vaart van 15,4 mijl en met 102 omwentelingen (½ vermogen, 10 ketels) gedurende 20 uur een vermogen van 4031 I. P. K. bij 14,5 mijls vaart en een kolenverbruik van respectievelijk 1,27 en 1,105 KG. per uur per I. P. K. en van 168,4 en 122 KG. per uur per M^2 R.O.

De Pocahontas-kolen waren fijn; de stoomgelegenheid was buitengewoon schoon; de diepgang bij het begin der proef voor 61, midden 60, achter 59,5 dM.; de luchtoverdruk bij de fan respectievelijk 50 en 40 mM.; het schip ruim 4 maanden uit het dok.

Nadat, na afloop der stoomproef, wegens de kwaliteit der steenkolen en het vuil zijn der ketels, met 7 in plaats met 6 ketels was gestoomd, werd de reede van St. George Grenada te 4 uur 30 bereikt en aldaar kennis gegeven van aankomst aan den gouverneur van de Engelsche Bovenwindsche eilanden Sir J. Hayes Sadler, de eenige autoriteit, die

er voor in aanmerking komt, zijnde er geen Nederlandsch consulair ambtenaar gevestigd en geen garnizoen.

Het bezoek aan den gouverneur werd door zijnen adjudant beantwoord, en van de zijde van Zijne Excellentie en van LADY SADLER werden verschillende beleefdheden ondervonden.

De equipage werd in de gelegenheid gesteld om divisiesgewijs onder de leiding van officieren een wandeltocht te maken naar den Grand-Etang, een kratermeer op ongeveer 12 KM. afstand van en ongeveer 540 M. boven St. George. Hiervan werd een ruim en goed gebruik gemaakt. Den 24sten ten 4 uur N.M. werd St. George verlaten met bestemming naar Paramaribo.

Na aankomst te Paramaribo in den avond van den 26sten, werden aldaar de oefeningen voortgezet voor zoover daar mogelijk.

De verjaardag van Hare Majesteit de Koningin werd door eene parade aan den wal, met de schutterij, de troepen van het garnizoen en het politiekorps, en verder op de voorgeschreven wijze gevierd. De gezamenlijke troepen, gecommandeerd door den kapitein-luitenant ter zee, 1e officier van Hr. Ms. *Utrecht*, werden geinspecteerd door en defileerden voor den gouverneur van Suriname.

Eene ochtendreceptie bij den gouverneur, met toespraak door den president der Koloniale Staten en antwoord door Zijnhoogedelgestrenge, en een galabal in het gouvernementshuis, werden door den commandant en alle beschikbare officieren, en diverse wedstrijden der burgerij aan den wal, door den commandant van Hr. Ms. *Utrecht* bijgewoond. Des avonds van 7—11 uur werd de scheepsilluminatie ontstoken.

Den 21sten Augustus des namiddags ten 2 uur, had men op 740 KM. afstand nog draadlooze gemeenschap met het kuststation van Curaçao, dank zij het bezigen van Silicon detectoren.

Op den 23sten September werd Paramaribo tegen den avond verlaten en op loodsmansaanwijzing de rivier afgestoomd, ten 9 uur 10 het lichtschip gepasseerd en ten 10 uur 15 koers gesteld naar St. Lucia, welke bestemming (Port-Castries) Maandag 26 September des V.M. ten 10 uur werd bereikt. Den volgenden morgen werd de boei verlaten en kolen geladen langs den steiger, waarop ten 10 uur werd ontmeerd en ten 11 uur de baai werd uitgestoomd, met bestemming naar Curaçao, dat onder begunstiging van eene schoone windsgelegenheid den 29sten ten 1 uur 20 werd bereikt, waarop ten 1 uur 35 in het Schottegat werd geankerd. Vanaf den avond van 28 September werd van benoorden los Roques krachtige stroom om de N.W. ondervonden, zoodanig, dat ten slotte de kortste weg benoorden Bonaire langs liep.

Op de reis Curaçao—Grenada was den 20sten Augustus bezuiden Bonaire passeerende, doch verder ook benoorden los Roques langs, geen noemenswaardige stroom ondervonden.

In verband met den verjaardag van Hare Majesteit de Koningin hadden te Paramaribo nog verschillende feestelijkheden plaats.

Door personeel van Hr. Ms. *Utrecht* werd deelgenomen aan een voetbal- en gymnastiekwedstrijd en werd verder eene tooneel-, zang- en gymnastiekvoorstelling gegeven.

Voor den voetbal- en gymnastiekwedstrijd waren prijzen in geld beschikbaar gesteld door de plaatselijke commissie voor de nationale feesten en den commandant Hr. Ms. *Utrecht* en aanmoedigingsprijzen voor alle deelnemers door den gouverneur van Suriname. Het elftal van Hr. Ms. *Utrecht* kwam uit tegen een elftal van het garnizoen, dat uit den aard der zaak meer oefening kon hebben en ook had, doch niet hooger geclassificeerd kon worden dan 3e klasse spelers.

Met „half time" was de stand van het spel *Utrecht* 0, garnizoen 1. Daarna maakte het elftal van het garnizoen nog 3 punten, waarvan 2 door zeer gelukkig spel, zoodat de einduitkomst was *Utrecht* 0 tegen garnizoen 4. Het marine elftal gaf intusschen vrij goed spel te zien, doch de rechtervleugel van de voorhoede was zwak en hiervan werd door de tegenstanders geprofiteerd.

Na den wedstrijd werd door de feestcommissie aan het elftal van Hr. Ms. *Utrecht*, ter aanmoediging, een voetbal aangeboden. Bij de springwedstrijden was de *Utrecht* aan de winnende zijde; één wedstrijd bleef onbeslist.

De voorstelling van de zang-, tooneel- en gymnastiek-vereeniging van Hr. Ms. *Utrecht* (respectievelijk 20, 10 en 17 leden) ten bate der Particuliere Melaatschen Inrichtingen, had een vol huis en bracht netto f 460,— op voor het liefdadig doel. De voorstelling, opgeluisterd door de scheepsmuziek-kapel, werd bijgewoond door den gouverneur van Suriname, met gevolg, en den commandant van Hr. Ms. *Utrecht* met verschillende officieren.

Door den commandant van Hr. Ms. *Utrecht* met een 3-tal officieren werd van 12—17 September deelgenomen aan eene dienstreis, met het stoomschip *Curaçao* van de Koloniale Vaart, van den gouverneur van Suriname, met gezelschap van ambtenaren, officieren en dames, naar Albina aan de Marowijne.

Bij deze gelegenheid vergezelde de commandant van Hr. Ms. *Utrecht* den gouverneur van Suriname bij diens bezoek gebracht aan den heer Paul Samary, gouverneur van Fransch Guyana, die, met het oog op de komst van Zijnen Nederlandschen ambtgenoot, opzettelijk van zijne standplaats Cayenne naar het tegenover Albina gelegen St. Laurent de Maroni was gereisd. De straf- en deportatie-etablissementen St. Laurent, St. Jean en ook St. Maurice werden bezocht, over en weêr werden diners, recepties gegeven en aan eenige disciplinair gestraften werd bij gelegenheid van het bezoek der gouverneurs door den directeur der straf-etablissementen gratie verleend.

De heer en mevrouw PAUL SAMARY handhaafden de reputatie van groote hoffelijkheid en gastvrijheid, die zij na het bezoek van Hr. Ms. *Utrecht* in April 1910 aan Fort de France (Martinique), waar de heer SAMARY toen tijdelijk gouverneur was, reeds hadden verkregen.

Te Paramaribo werden de gewone oefeningen geregeld voortgezet. Deze bestonden o. m. uit een tweetal gevechtsoefeningen aan wal van de landingsdivisie van Hr. Ms. *Utrecht* tegen het garnizoen van Paramaribo. Evenals bij dergelijke oefeningen te Curaçao, bewezen hierbij de seiners goede diensten; meermalen werd door van kijkers voorziene seiners in een begroeid terrein op 700 M. afstand goede seingemeenschap verkregen, (te Curaçao is deze afstand wegens gunstiger terrein grooter).

De onderofficieren en schepelingen, die deel hadden genomen aan de zang-, tooneel- en gymnastiekvoorstelling (totaal 50 koppen) werden den 13den September in de gelegenheid gesteld om van 7½ uur V.M.—5 uur N.M., onder leiding van den officier van gezondheid der 2e klasse Dr. G. C. J. VAN DEN HEUVEL en gedeeltelijk voor eigen rekening, een tocht te maken naar „Republiek", alwaar werd gezwommen en waterspelen werden gehouden. Door welwillende beschikking van den gouverneur van Suriname waren op dezerzijdsch verzoek de vrachtprijzen per trein 50 pCt. gereduceerd.

Het verblijf te Paramaribo kenmerkte zich weder door een aantal beleefdheden tegenover commandant en officieren van de zijde van den gouverneur en door eene buitengewoon hartelijke verhouding tusschen de bevolking van verschillende standen, rangen en rassen en de opvarenden van verschillenden rang van Hr. Ms. *Utrecht*. Door commandant en officieren werd een zeer geslaagd avondfeest aangeboden aan een 100 tal gasten, waaronder de gouverneur van Suriname; de commandant bood den gouverneur een diner aan; de andere beleefdheden werden op allerlei wijze gereciproceerd.

Den 23sten werd ten 5 uur 15 N.M., onder groote belangstelling van de bevolking en onder de tonen van het garnizoensmuziekkorps, Paramaribo verlaten en op loodsmansaanwijzing de Suriname-rivier afgestoomd. Bij het passeeren van het lichtschip ten 9 uur 10 werd de loods afgezet en daarna naar zee gekoerst. Ten 10 uur 15 in de 6 vaâmslijn gekomen, werd koers gesteld naar St. Lucia.

Bij het meerderen voor de te nemen periodieke stoomproef met vol, ¾ vol en ½ vol vermogen, werd een stoomlek ontdekt in B.B.'s H.D. stoomschuifkast, tengevolge van slechte plaatsen in het gietwerk.

In verband hiermede werd van het thans nemen van de stoomproef afgezien en het maximum aantal omwentelingen bepaald op 70.

Maandagochtend, 26 September, werd de baai van Port-Castries (St. Lucia) bereikt en werd ten 10 uur naar binnen gestoomd. Door

den aan boord komenden havenmeester werd practica verleend en daarop werd op aanwijzing van den met den havenmeester aan boord gekomen loods op de z. g. Rendez-vous Boei gemeerd. Van de aankomst werd kennis gegeven aan den waarnemend consul, den heer L. DEVAUX, en aan den acting-administrator, den heer DE FREITAS. De voorgeschreven bezoeken werden gebracht en beantwoord; aan den consul werd bij van boord gaan een saluut van 9 en aan den administrator een saluut van 15 schoten gegeven. In den namiddag had, nadat de machines een weinig waren afgekoeld, een onderzoek plaats naar het bovenvermelde stoomlek in B.B.'s H.D. stoomschuifkast. De equipage werd in de gelegenheid gesteld om te passagieren.

Den 27sten werd vroegtijdig ontmeerd en gemeerd aan een door eenen loods aangewezen ligplaats aan een der kolensteigers. Van $7^1/_2$—$9^1/_2$ uur werden 200 ton kolen en 50 ton voedingwater overgenomen. Daarna werd ontmeerd, eenigen tijd gemanoeuvreerd onder stoom in de baai en na het sluiten der rekeningen ten 11 uur de baai verlaten, met bestemming naar Curaçao. Het maximum aantal omwentelingen bleef bepaald op 70. De gelegenheid was schoon, de passaat stond vrij krachtig door en de gewone roûte volgende, daarna benoorden Bonaire langs, werd Curaçao den 29sten des namiddags ten 1 uur 20 bereikt en ten 1 uur 35 in het Schottegat geankerd, om zoodra mogelijk een aanvang te maken met de machine-reparatie.

De oefeningen in zee bestonden, behalve uit de gewone divisie-oefeningen en oefening der seiners, uit eene vuurleiding-oefening met het anti-torpedogeschut (oorlogszeewacht) en de zoeklichten bij nacht, beoefening van de sluitrol en eene vuurleiding-oefening met algemeene batterij-exercitie tegen het eiland Curaçao op den 29sten. Te Curaçao werd schijfgeschoten met geweer.

Op den laatsten September bevond Hr. Ms. *Utrecht* zich nog te Curaçao.

Verslag over de Gezantschapswacht te Peking van 1 Augustus 1909 tot 18 Mei 1910.

Commandant: de Kapitein der Mariniers J. VAN HAAFTEN tot ultimo September 1909, daarna de Sergeant der Mariniers.

Gedurende het tijdvak, waarover dit verslag loopt, werden steeds goede betrekkingen met de Chineesche autoriteiten onderhouden.

De maanden Augustus en September 1909 kenmerkten zich door drukkende hitte, zoodat er niet veel aan exercitiën of groote militaire tochten kon worden gedaan. Veel baat werd gevonden bij den gehuurden tempel in het gebergte, — zie jaarboek 1908—1909, blz. 275 —, waarin de manschappen om beurten het warme jaargetijde doorbrachten. Ook waren zij daar niet zoo gekweld door de zwermen vliegen en muskieten, die den zomer van 1909 in Peking bijzonder onaangenaam maakten.

In Augustus werden de verjaardagen van H. M. de Koningin-Moeder en van H. M. de Koningin op de gebruikelijke wijze gevierd.

Gedurende de enkele dagen, dat de bijzonder drukkende weersgesteldheid het toeliet, werden geweer-schietoefeningen gehouden en eenige militaire wandelingen gemaakt. Deze wandelingen konden zich echter niet ver uitstrekken door den ellendigen toestand der wegen, vol stof, dat voor de gezondheid van Europeanen hoogst nadeelig dreigde te worden. Toen eindelijk in September het weder koeler werd en er verkwikkende regens vielen, die de dorre omgeving van Peking deden herleven, was het te laat om met eenigszins uitgebreide oefeningen te beginnen, omdat de gezantschapswacht zou worden verminderd en daarna opgeheven, waartoe vele voorbereidende maatregelen moesten worden getroffen.

Met ingang van 1 October 1909 werd de gezantschapswacht van 30 personen teruggebracht op eene sterkte van 8 hoofden, waaronder 1 sergeant-commandant en 1 korporaal.

De kapitein der mariniers J. VAN HAAFTEN, die sedert 10 October 1907 het bevel had gevoerd, keerde naar Europa terug en de overtollig geworden manschappen gingen naar Batavia. Het bevel kwam nu

aan den sergeant, in afwachting van het tijdstip, waarop ook de laatste mariniers Peking zouden verlaten en de bewakingsdienst van het gezantschapsterrein zou worden toevertrouwd aan daarvoor aangenomen konstabels.

Na vertrek van het grootste deel der gezantschapswacht, werden de overgebleven mariniers bijna uitsluitend gebruikt voor wachtdienst. Telkens werden twee mariniers als politiewacht op het gezantschapsterrein in functie gesteld en des nachts werden rondes over dat terrein gemaakt. Daarbij viel niets bijzonders voor. Ook deden de overgebleven dienst als escorte-ruiters. Met deze diensten, als ook met de noodige corveeën, werkzaamheden in de stallen, inventariseeren en inpakken van uitrustingsgoederen en artillerie-materiaal, hadden de laatste mariniers zooveel te doen, dat aan oefeningen niet veel kon gedacht worden. Toch hield men geregeld brandspuit-exercitie en werd er zelfs nog eenige malen met geweren schijfgeschoten.

De betrekkingen met de gezantschapswachten van andere nationaliteiten waren steeds van kameraadschappelijken aard. Bij de begrafenis van een Oostenrijkschen matroos in December 1909 gingen eenige Nederlandsche mariniers in den stoet mede. Ook bij de ter aarde bestelling van een Engelschen soldaat in Maart 1910 was het Nederlandsch detachement vertegenwoordigd. Toen in April 1910 de Oostenrijksche gezantschapswacht uit Peking vertrok, waren de Nederlandsche mariniers, evenals de vertegenwoordigers van andere naties, als eerewacht bij het station opgesteld.

De gezondheidstoestand was over het algemeen goed. In Januari 1910 heerschten de pokken te Peking en werd ook de Nederlandsche gezant door die ziekte aangetast. Als voorzorgsmaatregel werd daarop, door tusschenkomst van het Duitsche lazareth, de marinierswacht met koepokstof ingeënt. Ook werden de woningen, stallen en andere gebouwen op het gezantschapsterrein zoo rein en infectievrij mogelijk gehouden.

Het gedrag der manschappen was steeds zeer goed en hun geest opgewekt.

Op 18 Mei 1910 verliet het verminderde detachement mariniers Peking en keerde naar Oost-Indië terug.

Oost-Indië.

De Zeemacht in Nederlandsch-Indië stond gedurende dit verslagjaar onder bevel van den Schout-bij-Nacht, later Vice-Admiraal, A. H. HOEKWATER.

Personeel.

Gedurende het verslagjaar werden 188 inlandsche schepelingen aangenomen, terwijl 94 aan den dienst ontvielen.

Van laatstgenoemd aantal werden: 11 afgekeurd, 25 ontslagen wegens diensteindiging, 3 ontslagen wegens wangedrag, 14 ontslagen wegens veroordeeling, 36 afgevoerd als deserteur (er deserteerden 73 doch 37 kwamen hiervan weder terug), 5 overleden.

De werving bleef, behoudens het hieronder vermelde, bepaald tot de aanneming van een beperkt aantal matrozen der 3de klasse en lichtmatrozen aan boord van Hr. Ms. wachtschip te Soerabaja, in verband met de behoefte.

Ter beoordeeling van de mogelijkheid om, c.q. na voorafgaande deugdelijke opleiding, het inlandsch element een belangrijker aandeel in de bemanning der oorlogsvloot te doen nemen dan tot dusverre, zonder hierdoor aan de strijdwaarde afbreuk te doen, was een der flottieljevaartuigen, — Hr Ms. *Serdang*, — gedurende verslagtijd aangewezen uitsluitend voor de vorming van inlandsche schepelingen.

Het schip was hiertoe, behoudens officieren en een deel der onderofficieren, geheel met inlanders bemand.

Voor een vergelijkend oordeel over verschillende volkstypen werden aan boord van genoemden bodem eenige matrozen aangenomen op verschillende plaatsen van den archipel (Amboina, Makasser, Padang.)

Uit den aard der zaak kan er van resultaten der proefneming voorloopig nog geen sprake zijn.

Het inlandsch stokerspersoneel kon door overgang van inlandsche matrozen in die qualiteit voltallig worden gehouden; in het aantal aanvragen om overgang was eene merkbare daling waar te nemen.

Door het Departement van Koloniën is, bij wijze van proef, eene hoeveelheid „groenten in blik" uitgezonden, ter vervanging van „versche groenten".

Aangezien de proef daarmede, op een gedeelte der vloot genomen, uitstekend is geslaagd, zal voortaan de benoodigde „groenten in blik" uit Nederland worden aangevraagd.

De proef met op hooge temperatuur gedroogde capucijners, verpakt in blik, is nog niet afgeloopen.

Voor de witte en blauwe hemden en broeken der inlandsche schepelingen werden nieuwe standmodellen vastgesteld, waarbij zooveel mogelijk werd tegemoet gekomen aan de te dien aanzien door de schepelingen zelf kenbaar gemaakte wenschen.

Hoewel in dit verslagjaar, evenals in de vorige jaren, bij den Torpedodienst en op de schepen, die eenigen tijd op het Marine-etablissement hadden vertoefd, vrij veel malaria voorkwam, was de algemeene gezondheidstoestand op de vloot vrij gunstig.

Het aantal primaire malariagevallen was wat kleiner dan in het vorig jaar.

Behalve te Soerabaja, kwam veel malaria voor aan boord Hr. Ms. *Edi* en *Koetei*, ter Noordkust van Nieuw-Guinea, en op de Mamberamo-rivier.

Over het algemeen was het verloop der malaria goedaardig.

Overal, waar het noodig was, werd prophylactisch chinine gegeven.

Beri-beri werd veelvuldiger waargenomen dan in de laatste jaren het geval was.

Behalve op de reeds genoemde schepen ter Noordkust van Nieuw-Guinea, leden vele inlanders in Januari en Februari op Hr. Ms. *van Doorn* aan beri-beri.

In dien tijd werd door dit schip opgenomen op de kust van Savoe, waar bijna geene verversching was te krijgen. Hier was noodig om de inlanders behalve katjang idjoe nog extra voeding te geven.

Ook op de *Serdang* kwam beri-beri voor, toen het schip, ter vervolging van zeeroovers uitgezonden, eenige weken weinig verversching en geen katjang idjoe kon krijgen; laatstgenoemde patiënten waren te Makasser zeer spoedig geheel hersteld.

Op de opnemingsvaartuigen en op de schepen, die ter Noord- en Westkust van Nieuw-Guinea vertoefden, werd geregeld aan de geheele equipage katjang idjoe verstrekt; dit werd door de inlanders gaarne gebruikt, doch wekte bij de meeste Europeanen walging op.

Syphilis en venerische aandoeningen kwamen vrij veel onder behandeling, niet alleen te Soerabaja, doch ook in vele andere havens.

De cholera, die op geheel Java heerscht, eischte ook van de Marine offers.

Vijftien Europeanen en twee inlanders werden aangetast; acht Europeanen overleden er aan.

In dit verslagjaar werd slechts één cursus in tropische ziekten gegeven; een officier van gezondheid der zeemacht nam daaraan deel.

Voor den dienst in de tropen werden 56 Europeanen afgekeurd, voor den dienst 14 inlanders.

15 Europeanen en 5 inlanders overleden.

Voor den dienst in de tropen *afgekeurde Europeanen.*

Aard der ziekten.	Officieren.	Onderofficieren.		Korporaals en minderen.	
		Dekspersoneel.	Machinekamerperson.	Dekspersoneel.	Machinekamerperson.
Slepende malaria en moeraskoortskwaadsappigheid	—	2	—	3	4
Dysenterie	—	—	—	1	—
Longtuberculose	—	—	—	—	1
Slepende Urethritis	—	—	—	—	1
Hardnekkige syphilis en hare gevolgen	—	—	—	1	1
Bloedarmoede in belangrijken graad.	—	—	—	2	1
Geestesstoornis	—	—	—	1	—
Ziekten van het zenuwstelsel en zenuwpijnen	2	3	—	2	—
Slepende oorziekten en doofheid.	—	—	1	—	—
Ziekten v. h. hart en de bloedvaten.	—	2	—	3	1
Slepende ontsteking van het strottenhoofd	—	—	—	1	—
Slepende ziekten der luchtwegen	—	—	—	1	—
Slepende ziekten der maag.	—	—	—	1	—
Leverziekten	1	1	—	1	—
Slepende ziekten der spijsverteringsorganen	—	1	—	—	—
Slepende nierziekten	—	—	—	2	—
Vetzucht	1	—	—	—	—
Slepende huidziekten	1	—	—	2	—
Ziekten der beenderen.	—	—	—	2	—
Slepende gewrichtsaandoeningen.	—	—	—	2	—
Vastzittende litteekens met functiestoornis	—	—	—	2	1
Algemeene lichaamszwakte	1	2	—	—	1
Totaal	6	11	1	27	11
Overleden Europeanen.					
Typhus	—	—	—	1	—
Malaria	—	—	—	1	—
Cholera asiatica	—	—	—	4	4
Etterige hersenvliesontsteking.	1	—	—	—	—
Verdronken	—	—	—	3	—
Suïcidium	1	—	—	—	—
Totaal	2	—	—	9	4

Voor den dienst *afgekeurde inlanders.*

Aard der ziekten.	Onder-officieren.		Korporaals en minderen.	
	Deks-personeel.	Machine-kamerperson.	Deks-personeel.	Machine-kamerperson.
Lepra	—	—	1	—
Beri-beri	—	—	2	2
Slepende syphilis	—	—	—	2
Slepend gezichtsrheumatisme	—	—	—	1
Oogziekten	—	—	1	1
Piswegfistel	—	—	—	1
Werkelijke ouderdomsgebreken	—	—	1	—
Algemeene lichaamszwakte	—	—	—	2
Totaal	—	—	5	9
Overleden inlanders.				
Malaria	—	—	—	1
Beri-beri	—	—	1	2
Tetanus na verwonding	—	—	—	1
Totaal	—	—	1	4

Materieel.

Op den 1sten October 1909 bestond het Nederlandsche eskader in deze gewesten uit 5 schepen, n.l. Hr. Ms. pantserschepen *Tromp*, *Koningin Regentes* en *De Ruyter* en Hr. Ms. pantserdekschepen *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* en *Noordbrabant*.

Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* en Hr. Ms. *Tromp* aanvaardden respectievelijk den 29sten December 1909 en den 8sten Januari 1910 de thuisreis naar Nederland, waartegenover den 27sten December 1909 Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* en den 7den Januari 1910 Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik* in deze gewesten waren aangekomen. De sterkte van het eskader bleef op 5 schepen gehandhaafd.

Van de Indische Militaire Marine, waarvan de sterkte het geheele verslagjaar op 25 schepen bleef, waren bij den aanvang van dit tijdvak in dienst de flottieljevaartuigen *Siboga*, *Serdang*, *Edi* en *Koetei*, de

torpedobooten *Cerberus*, *Hydra*, *Scylla*, *Python*, *Minotaurus*, *Sphynx*, *Draak*, *Zeeslang* en *Krokodil*, het wachtschip *Koning der Nederlanden* en de opnemingsvaartuigen *Van Gogh*, *Van Doorn*, *Lombok* en *Borneo*.

Als munitieschepen waren ter reede Soerabaja aanwezig: *Prins Hendrik der Nederlanden*, *Makasser* en *Nienhuys*.

Uit dienst waren de flottieljevaartuigen *Assahan* en *Mataram*, het voormalige wachtschip *Bromo* en het reserve opnemingsvaartuig tevens reserve gouvernementsstoomschip *Sumbawa*.

Den 23sten Mei 1910 werd Hr. Ms. *Siboga* uit en Hr. Ms. *Mataram* na beëindigde herstellingen in dienst gesteld.

Het voormalige wachtschip *Bromo* werd ingericht voor kolenhulk en doet sedert Februari 1910 als zoodanig dienst te Merauké.

Hr. Ms. *Assahan* bleef toegevoegd aan den Torpedodienst ten behoeve der proeven met verspermijnen.

Marine-etablissement.

Doorgegaan werd met het afsluiten der debarkementsgebouwen, geoccupeerd door den torpedodienst, middels muskietengaas, terwijl het in het voornemen ligt in den loop van 1911 de overige debarkementsgebouwen van genoemd gaas te voorzien.

Van de Marine-kazerne te Malang werd ook dit jaar wederom gebruik gemaakt door de equipages van in timmering liggende schepen.

Door de Regeering werd bepaald, dat vanaf 1 Januari 1909 voor alle bij het Marine-etablissement uitgevoerde werken de kostprijzen zullen worden in rekening gebracht.

Uit de geldelijke uitkomsten over 1909 werden de onkosten percentages voor 1910 berekend.

Aan de Regeering werd een voorstel gedaan om ook bij rechtstreeksche verstrekkingen uit de Marine-magazijnen te Soerabaja aan onder het Departement der Marine ressorteerende diensttakken voortaan verrekening te doen plaats hebben.

In het belang eener meer rationeele dokexploitatie werd een tarief vastgesteld voor het dokken van schepen tot schoonmaken en schilderen onder de waterlijn, en een tarief voor het gebruik maken van de dokken door kleine vaartuigen, die tegelijk met een schip, waarvoor de dokhuur volgens de reeds bestaande tarieven wordt berekend, in het dok worden opgenomen.

Met 1 Januari 1910 werd de acht-urige werkdag voor het geheele Marine-etablissement ingevoerd.

Voortgegaan werd met het aannemen van Europeesche werklieden op contract, o. m. werd op die wijze een instrumentmaker aan het Marine-etablissement verbonden.

Door de Regeering werd machtiging verleend om in eventueele vacatures bij het Marine-etablissement desgewenscht te voorzien door het aannemen van vaste werklieden.

Met het graven der torpedoboothaven is nog geen aanvang gemaakt.

Herstellingen en dokkingen.

Hr. Ms. pantserschip *Tromp* vertoefde van 28 November 1909 tot 3 Januari 1910 aan het Marine-etablissement om gereed gemaakt te worden voor de thuisreis.

De voornaamste voorzieningen, die toen werden uitgevoerd, waren het nazien en goed sluitend maken van alle waterdichte sluitingen en het periodiek onderzoek van de ijsmachine. Het schip had in October 1909 te Jokohama gedokt.

Hr. Ms. pantserschip *De Ruyter* vertoefde van 12 Februari tot 29 April 1910 aan het Marine-etablissement tot het ondergaan van herstellingen. De voornaamste hiervan waren het breeuwen der dekken, het nazien der waterdichte sluitingen, het wijzigen van de tentinrichting op het halfdek en op den bak, het nazien en menieën der cellen, het nazien van hoofd- en hulpwerktuigen, het jaarlijksche onderzoek der brineleiding, het opzuiveren van alle sectiekleppen der stoomleiding, het brengen van de algemeene aftapleiding boven de vlcerplaten, het vernieuwen van een gedeelte der lensleiding en het wijzigen der schoorsteendeksels en der ventilatie in de machinekamer. Bovendien werd eene vuurleiding-installatie gedeeltelijk aangebracht, welke, na vertrek van Soerabaja, met eigen middelen werd voltooid. Van 4 tot 9 April was het schip in het 5000 tons dok opgenomen voor periodiek onderhoud van de huid onder water.

Van 23 Juli tot 13 Augustus 1910 vertoefde het schip weder aan het Marine-etablissement voor het ondergaan van eenige kleine voorzieningen, in verband met de reis naar Australië. Onder anderen werden toen nieuwe verdampers geplaatst.

In October 1909 had dit schip te Jokohama gedokt.

Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* verbleef van 17 tot 24 Mei, van 26 Juni tot 1 Juli en van 30 Juli tot 13 Augustus aan het Marine-etablissement, gedurende welke tijdvakken zij eenige kleine reparatiën onderging, waaronder het herstellen van den vloer in den ziekenboeg en het herstellen der kettingkokers.

Het schip dokte in October 1909 te Yokahama en in Mei 1910 te Singapore, waarbij tevens in enkele kleine gebreken werd voorzien.

Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik* dokte in April 1910 te Singapore en onderging van 30 Juli tot 13 Augustus aan het Marine-etablissement eenige kleine voorzieningen in verband met de reis naar Australië.

Hr. Ms. pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* vertoefde van 13 October tot 29 November 1909 aan het Marine-etablissement om te worden gereed gemaakt voor de thuisreis. De voornaamste voorzieningen waren: het in orde brengen van alle waterdichte sluitingen, het repareeren van waterdichte schotten en schuiven, het herstellen van sloepen, het inrichten van B.B.'s achtermachine als compoundmachine, het nazien van hoofd- en hulpwerktuigen, het koken van de naden der ketels, het repareeren der rookleidingen en het inrichten der vuren voor het gebruik van Cardiff-kolen. Voor vertrek werd het station der draadlooze telegrafie afgegeven aan het Marine-etablissement. Van 25 October tot 1 November werd het schip in het 5000-tons dok opgenomen voor periodiek onderhoud van de huid onder water.

Hr. Ms. pantserdekschip *Noordbrabant* verbleef van 22 December 1909 tot 3 Januari 1910, van 30 Januari tot 10 Februari en van 1 Juni tot 24 Augustus aan het Marine-etablissement tot het ondergaan van herstellingen, waarbij zij gedurende het laatste tijdvak tevens werd gereed gemaakt voor de thuisreis. De voornaamste herstellingen waren: het herstellen van de averij aan den romp tengevolge van het stooten op een steen bezuiden Lombok op 31 Mei 1910, waartoe het schip van 4 Juni tot 5 Augustus in het dok stond, het nazien der dekken en der waterdichte sluitingen, het nazien en waterdicht maken der cellen en schotten tusschen pantserdek en tusschendek, het herstellen der zout- en zoetwaterleidingen, van de aschplaatsen, van de hoofdlensleiding, van het schot in B.B.'s kolenruimen, van het scheepsvlak in B.B.'s tunnel; het nazien van hoofd- en hulpwerktuigen, het plaatsen en daarna weder wegnemen van een nieuwen tandbeugel met excentrisch rad van de stuurbeweging, het jaarlijksch onderzoek der ijsmachine met brineleiding. Voor periodiek onderhoud onder water dokte het schip van 2 tot 5 Februari in het 5000-tons dok.

Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* vertoefde van 23 April tot 17 Mei 1910 aan het Marine-etablissement, gedurende welk tijdvak eenige kleine herstellingen werden verricht. Van 28 April tot 7 Mei stond dit schip in het 5000-tons dok voor periodiek onderhoud onder water.

Hr. Ms. *Siboga* was van 17 December 1909 tot 8 Januari 1910 aan het Marine-etablissement voor het ondergaan van kleine herstellingen,

gedurende welk tijdvak tevens gedokt werd. Den 23sten Mei 1910 werd het schip uit dienst gesteld om bij het ondergaan van groote herstellingen tevens ingericht te worden tot mijnenlegger.

Hr. Ms. *Serdang* verbleef van 13 Juli tot 11 Augustus 1910 aan het Marine-etablissement om te dokken en te repareeren. De voornaamste herstellingen waren: het verbussen der roerhaken en vingerlingen, het in orde brengen van waterdichte sluitingen, het breeuwen der dekken, het herstellen der sloepen, het nazien der Howden's luchtleiding, der Weir's voeding-pompen en der stoomsloepmachine.

Hr. Ms. *Edi* werd van 24 December 1909 tot 1 Februari 1910 aan het Marine-etablissement in timmering opgenomen, gedurende welken tijd eenige kleine herstellingen en periodiek onderhoud onder water werden verricht.

Hr. Ms. *Koetei* vertoefde van 3 November tot 4 December 1909 en van 22 Juni tot 18 Augustus 1910 aan het Marine-etablissement voor periodiek onderhoud onder water en het ondergaan van herstellingen. De voornaamste hiervan waren: het gedeeltelijk breeuwen van het dek, het nazien der sloepen, van ankerspil, rolstoppers en waterdichte sluitingen, het aanmaken van eene officiershut van tijdelijken aard, het nazien van hoofd- en hulpwerktuigen en het uitgloeien en persen der stoomleidingen.

Hr. Ms. *Mataram* werd den 23sten Mei 1910 in dienst gesteld. Van 17 Juni tot 13 Juli vertoefde het schip aan het Marine-etablissement voor het voorzien in de lekkage van steunbouten der ketels.

Hr. Ms. *Assahan* dokte in Maart en September 1910 aan het Marine-etablissement voor periodiek onderhoud onder water. Naar behoefte werden eenige kleine herstellingen uitgevoerd.

De torpedobooten *Cerberus*, *Hydra*, *Scylla*, *Minotaurus*, *Python*, *Sphynx*, *Draak*, *Krokodil* en *Zeeslang* waren onafgebroken in dienst en werden iedere twee maanden gedokt of gehellingd. Naar gelang van de behoefte werden verschillende herstellingen uitgevoerd.

Hr. Ms. *Lombok* onderging van 23 Februari tot 22 Maart 1910 periodiek onderhoud onder water en eenige herstellingen door de Droogdok-Maatschappij Tandjong-Priok. De voornaamste dezer herstellingen waren: het losnemen en nazien van het roerquadrant, het nazien van eenige waterdichte sluitingen, het herstellen van eenige

gedeelten der pijpleiding, het voeren der schroefaskokers en het nazien der hoofd- en hulpwerktuigen.

Hr. Ms. *Borneo* verbleef van 19 Januari tot 9 Maart 1910 aan het Marine-etablissement voor dokken en repareeren. De voornaamste herstellingen waren: het repareeren der verschansing, het breeuwen der dekken, het nazien van waterdichte sluitingen, het opnieuw aanbrengen der lappen op de ketels, het vernieuwen der slijkgatdeksels, het vernieuwen van eene rij vlampijpen, het lijnen van de as, het nazien der hoofdmachine en der hulpwerktuigen, het aanmaken en pasmaken van waarlooze deelen voor deze laatste, het periodiek onderhoud der stoomleidingen, het herstellen van eenige schotten en spanten in de kolenruimen en het nazien der lensleiding.

Hr. Ms. *Van Gogh* dokte en onderging eenige kleine herstellingen van 8 tot 16 Maart 1910 door de „Naamlooze Vennootschap Zeehaven en Kolenstation Sabang". Den 23sten September 1910 kwam zij daar weder om te dokken en te repareeren. Op het einde van het verslagjaar vertoefde dit schip nog te Sabang.

Hr. Ms. *Van Doorn* vertrok den 7den October 1909 na afloop der herstellingen van Soerabaja.

Steenkolendepôts.

Alle Marine-steenkolendepôts, behalve Bandjermasin, werden door aanvoer van Ombilin-kolen voorzien. De ontoereikende productie der Ombilin-mijnen maakte het echter noodig om voor Soerabaja bovendien eene hoeveelheid van 6000 ton Poeloelaoet-kolen aan te koopen. De aanvulling van het depôt te Bandjermasin geschiedde door plaatselijken aankoop van Teweh- en Pengaran-kolen.

In de depôts te Tandjong-Priok, Soerabaja, Makasser, Talisei en Ambon werd tevens een voorraad Cardiff-kolen aangehouden.

In verband met den hoogen vrachtprijs, door de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij in het met haar voor de jaren 1910—1912 gesloten contract bedongen voor het vervoer van Ombilin-kolen naar Merauké, en de bezwaren, welke werden ondervonden bij de lossing en opschuring in de steenkolenloods aldaar van eenigszins belangrijke hoeveelheden kolen, werd er toe overgegaan op genoemde plaats eene kolenhulk te verankeren. Deze hulk, welke van Soerabaja moest worden gesleept, werd te Stagen eerst gevuld met 800 ton Poeloelaoet-kolen.

Vermits deze kolen volgens raming tegen einde September zouden zijn opverstrekt, werden maatregelen getroffen voor de aanvulling met

Australische kolen, welke wijze van voorziening goedkooper bleek te zijn dan de aanvoer van Indische kolen uit eenige andere plaats.

Te Sabang werden de kolen op contract betrokken van de „Naamlooze Vennootschap Zeehaven en Kolenstation Sabang".

De depôts te Muntok en Pontjan-ketjil werden opgeheven.

Er werd een aanvang gemaakt met de vergrooting der steenkolendepôts te Makasser en Ambon en de verbouwing van de kolensteigers op genoemde plaatsen. De werkzaamheden aan den kolensteiger te Makasser werden echter gestaakt, in verband met nieuwe plannen tot verbetering van de havenwerken.

In de gezamenlijke steenkolendepôts was op den 1sten October aanwezig eene hoeveelheid van 37600 ton, waarvan ongeveer 28300 ton Cardiff-kolen.

Artillerie.

De schietoefeningen werden geregeld gehouden in overeenstemming met het schietreglement.

Gedurende de reizen van Hr. Ms. *De Ruyter*, *Koningin Regentes* en *Tromp* naar China en Japan en van Hr. Ms. *Noordbrabant* naar San Francisco, ontbrak de gelegenheid tot het houden van schietoefeningen. Aangezien na terugkomst in deze gewesten geen tijd meer beschikbaar was om de schietoefeningen voor het 2de halfjaar 1909 te beëindigen vóór ultimo December, werd de daarvoor toegestane termijn verlengd tot Februari 1910.

In Juli 1910 werd het nieuw omgewerkte schietreglement (3de druk) in gebruik genomen.

In het najaar 1909 moest wederom eene partij buskruit rookvrij Mac. n°. 1 worden afgekeurd en vernietigd wegens belangrijken achteruitgang in de chemische stabiliteit.

Het buskruit van ouden datum wordt nu onder verscherpte contrôle gehouden, terwijl eene regeling der periodieke keuring van alle in deze gewesten aanwezige rookvrije buskruitsoorten in bewerking is.

Medio Juni werd door de landmacht begonnen hare pyrotechnische werkzaamheden over te brengen naar de nieuw opgerichte werkplaatsen te Bandoeng. De aanmaak der munitie ten behoeve van de Marine moest dientengevolge in eigen beheer genomen worden.

De beschikking werd verkregen over een gedeelte der voormalige pyrotechnische werkplaats van het leger te Soerabaja, waar nu de aanmaak geschiedt door eenige vuurwerkers van de landmacht, onder direct toezicht van een gepensionneerd kapitein der artillerie.

Bij wijze van tijdelijken maatregel werd het beheer van bedoelden aanmaak opgedragen aan den commandeerenden officier van Hr. Ms.

wachtschip te Soerabaja. Het ligt evenwel in het voornemen met 1 Januari 1911 den geheelen munitie-aanmaak als bedrijf in het Marine-etablissement op te nemen, terwijl dan tevens het beheer van alle te Soerabaja opgeschuurde artillerie-voorraden aan den directeur van die inrichting zal worden opgedragen.

De zakken tot patronen van 7,5 cM. exerc., vervaardigd van schiet-katoengaas, bleken van het door omwerking van macaroni-kruit verkregen kruit van 2 (1½) mM. slechts 0,56 K.G. te kunnen bevatten.

Vermits het ladinggewicht was vastgesteld op 0,63 K.G., werden de zakken hier te lande vergroot.

Aan boord Hr. Ms. *Noordbrabant* werden bij het afgeven van saluten moeilijkheden ondervonden, doordat stukken van de zakken tot patronen losse van 5 cM. of andere verontreinigingen in den saluutloop achter bleven en zoodoende het geheel uitbrengen van een volgende patroon beletten.

Ook bij de gevechtsschietoefeningen werd bij 1 kanon van 15 cM. n°. 4 aan boord Hr. Ms. *Hertog Hendrik* en bij 1 kanon van 7,5 cM., zoowel aan boord Hr. Ms. *Koningin Regentes*, als aan boord Hr. Ms. *De Ruyter*, vertraging ondervonden door het in de ziel blijven van onverbrande stukken van patroonzakken.

Tengevolge van de inrichting van Hr. Ms. *Siboga* tot mijnenlegger, moest de bewapening aan boord van dien bodem verminderd worden met 1 kanon van 10.5 cM. A. De inventaris werd met die verminderde bewapening in overeenstemming gebracht.

Daar aan boord Hr. Ms. *Noordbrabant* bij de kanons van 7,5 cM. de krukken scheurden, werd aan boord van dien bodem een op het Marine-etablissement vervaardigde kruk van eenigszins gewijzigd model in beproeving genomen.

Bij de gevechtsschietoefeningen aan boord Hr. Ms. *Holland* werden belangrijke verbuigingen geconstateerd bij de opzetten, nacht, van 7,5 cM., n°. 1.

De proef omtrent de wenschelijkheid nachtrichtmiddelen te verstrekken aan boord van de torpedobooten voor de kanons van 3,7 cM. wordt voortgezet.

Voor de bij schietoefeningen behaalde resultaten wordt verwezen naar achterstaand overzicht.

Overzicht der schietoefeningen met het scheepsgeschut (van grooter kaliber dan 3,7 cM.) voor de schepen, behoorende tot het Nederlandsche eskader in Oost-Indië, van 1 September 1909—31 Augustus 1910.

SCHIP.	Geschut-soort.	Aantal schoten.	Aantal treffers.	% treffers.	Maximum behaalde vuur-snelheid in schoten per minuut.	Gemiddeld behaalde vuur-snelheid in schoten per minuut.	Aantal kanon-niers dat aan de oefen. heeft deelgenomen.	% kanonniers dat 50—75 % treffers heeft behaald.	% kanonniers dat 75—90 % treffers heeft behaald.	% kanonniers dat meer dan 90 % treffers heeft behaald.	Aan-merkingen.
de Ruyter	24 cM. No. 1	27	17	63.0	1.4	1.2	4	75.0	25.0	—	
	15 cM. No. 4	51	31	60.8	5.5	3.7	12	25.0	—	41.7	
	7,5 cM. No. 3	592	254	42.9	10.0	6.3	34	32.4	5.9	—	bij dag.
	7,5 cM. No. 3	568	302	53.2	9.6	4.9	34	44.1	20.6	—	's nachts.
Totaal . . .		1238	604	48.8							
Hertog Hendrik . . .	24 cM. No. 1	9	5	55.6	1.13	1	3	33.3	—	33.3	
	15 cM. No. 4	18	11	61.1	4.51	3.48	6	—	—	50	
	7,5 cM. No. 3	288	197	68.4	12	7	23	39.1	47.8	4.4	bij dag.
	7,5 cM. No. 3	188	109	58	8	4.54	23	30.4	39.1	4.4	's nachts.
Totaal . . .		503	322	64							
Koningin Regentes . .	24 cM. No. 1	18	6	33.3	1.5	1.1	4	1	—	—	
	15 cM. No. 4	39	34	87.2	12	4	8	12.5	50	37.5	
	7,5 cM. No. 3	696	343	49.3	8	5.4	43	39.5	11.6	—	bij dag.
	7,5 cM. No. 3	476	244	51.3	10.9	4.6	44	45.5	13.2	2.3	's nachts.
Totaal . . .		1229	627	51							
Noordbrabant	15 cM. No. 3	24	19	79.2	5.1	3.8	—	—	—	—	
	12 cM. No. 2	54	31	57.4	6.7	3.8	—	—	—	—	
	7,5 cM. No. 2	920	511	55.5	8	4.9	29	24.1	51.7	24.2	
Totaal . . .		998	561	56.2							
Holland	7,5 cM. No. 1	296	124	42	13	5	16	56	12	0	
	12 cM. No. 1	24	11	46	5	4	—	—	—	—	
	15 cM. No. 2	12	8	67	5	5	—	—	—	—	
Totaal . . .		332	143	43							

Overzicht der schietoefeningen met het scheepsgeschut (van grooter kaliber dan 3,7 cM.) voor de schepen, behoorende tot het Nederlandsche eskader in Oost-Indië, van 1 September 1909—31 Augustus 1910.

SCHIP.	Geschut-soort.	Aantal schoten.	Aantal treffers.	% treffers.	Maximum behaalde vuur-snelheid in schoten per minuut.	Gemiddeld behaalde vuur-snelheid in schoten per minuut.	Aantal kanon-niers dat aan de oefen. heeft deelgenomen.	% kanonniers dat 50—75 % treffers heeft behaald.	% kanonniers dat 75—90 % treffers heeft behaald.	% kanonniers dat meer dan 90 % treffers heeft behaald.	Aan-merkingen.
de Ruyter	24 cM. No. 1	27	17	63.0	1.4	1.2	4	75.0	25.0	—	
	15 cM. No. 4	51	31	60.8	5.5	3.7	12	25.0	—	41.7	
	7,5 cM. No. 3	592	254	42.9	10.0	6.3	34	32.4	5.9	—	bij dag.
	7,5 cM. No. 3	568	302	53.2	9.6	4.9	34	44.1	20.6	—	's nachts.
Totaal . . .		1238	604	48.8							
Hertog Hendrik . . .	24 cM. No. 1	9	5	55.6	1.13	1	3	33.3	—	33.3	
	15 cM. No. 4	18	11	61.1	4.51	3.48	6	—	—	50	
	7,5 cM. No. 3	288	197	68.4	12	7	23	39.1	47.8	4.4	bij dag.
	7,5 cM. No. 3	188	109	58	8	4.54	23	30.4	39.1	4.4	's nachts.
Totaal . . .		503	322	64							
Koningin Regentes . .	24 cM. No. 1	18	6	33.3	1.5	1.1	4	1	—	—	
	15 cM. No. 4	39	34	87.2	12	4	8	12.5	50	37.5	
	7,5 cM. No. 3	696	343	49.3	8	5.4	43	39.5	11.6	—	bij dag.
	7,5 cM. No. 3	476	244	51.3	10.9	4.6	44	45.5	13.2	2.3	's nachts.
Totaal . . .		1229	627	51							
Noordbrabant	15 cM. No. 3	24	19	79.2	5.1	3.8	—	—	—	—	
	12 cM. No. 2	54	31	57.4	6.7	3.8	—	—	—	—	
	7,5 cM. No. 2	920	511	55.5	8	4.9	29	24.1	51.7	24.2	
Totaal . . .		998	561	56.2							
Holland	7,5 cM. No. 1	296	124	42	13	5	16	56	12	0	
	12 cM. No. 1	24	11	46	5	4	—	—	—	—	
	15 cM. No. 2	12	8	67	5	5	—	—	—	—	
Totaal . . .		332	143	43							

Gevechtsschietoefeningen.

Deze oefeningen werden in Juli gehouden nabij Ampenan, overeenkomstig de daartoe door den Minister van Marine vastgestelde instructie. Door Hr. Ms. *Noordbrabant* werd daaraan nog geen deel genomen, tengevolge van den langen tijd, dien dit schip in herstelling was, waardoor volgens het oordeel van den commandant het artilleristisch verband verbroken was en dit eerst weer door streng doorgevoerde oefeningen behoorde hersteld te worden.

De drijvers der daarbij gebezigde schijven waren dit jaar vervaardigd van bamboe en voldeden zeer goed.

Een gedeelte der schijven van 9 × 30 was van geknoopt touwwerk vervaardigd; zij bleken veel gemakkelijker te behandelen dan de van kippengaas vervaardigde.

Over het algemeen werd bij deze oefeningen veel tegenspoed ondervonden en hebben zij ontegenzeggelijk geleden door de herhaalde weigeringen bij de kanons van 24 cM. aan boord Hr. Ms. *Hertog Hendrik* en *De Ruyter*.

Waaraan het door laatstgenoemden bodem bij de oefening met oorlogslading verkregen geringe resultaat moet worden toegeschreven, is niet met zekerheid na te gaan. De uitslag der persoonlijke oefeningen deden een dergelijk resultaat niet verwachten. De verstrekt zijnde munitie was van dezelfde merken als aan boord der andere schepen; de vuurleiding-installatie werkte goed; bij de kanonnen zijn voor zoover na te gaan geene fouten begaan; terwijl eindelijk de afstandmeters zoowel vóór als na de oefeningen gecontrôleerd werden en goed bleken te zijn.

De belangrijkheid van den post van hulpvuurleider is door deze oefeningen bijzonder op den voorgrond getreden en bleek de juiste observatie der schoten geene gemakkelijke taak.

De commandant van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* rapporteert hieromtrent, dat, ofschoon de hulpvuurleider tijdens de gevechtsschietoefeningen op twee der andere schepen van het eskader zich oefende in de observatie der schoten, door hem tijdens de oefening met exercitielading, waarbij zeildoeksche schijven werden gebezigd, alle 10 schoten van 15 cM. als treffers werden aangemerkt, terwijl bij onderzoek slechts 1 gat in de schijf was. Dit was op een afstand van nog geen 3000 M.

De commandant van Hr. Ms. *Holland* rapporteert, dat het bij de schijven van kippengaas zeer moeilijk is te zien of de schoten vóór dan wel achter de schijf vallen; terwijl uit een schrijven van den eskadercommandant blijkt, dat de hulpvuurleider aan boord van Hr. Ms. *De Ruyter*, alhoewel voor dien post een zeer geschikt officier

was aangewezen, de intervallen belangrijk fout observeerde, zoodat die hoofdofficier ook van meening is, dat de hulpvuurleider zeer veel practische ervaring zal behoeven.

Mogelijk is het slechte resultaat aan boord van Hr. Ms. *De Ruyter* daaraan toe te schrijven.

Voor de bij de verschillende oefeningen behaalde resultaten wordt verwezen naar bijgaanden staat.

Overzicht der door de schepen van het Nederlandsche Eskader bij de gevechtsschietoefeningen behaalde resultaten.

NAAM VAN HET SCHIP.	Geschutsoort.	Aantal kns.	Tijd toegestaan voor inschieten.	Tijd gebruikt voor inschieten.	Afmetingen van de schijf.	Afstand waarop het snelvuur geopend werd.	Aantal schoten: bij inschieten	Aantal schoten: bij snelvuur	Treffers: aantal	Treffers: %	*Opmerkingen.*
Koningin Regentes . . 10 mijlsvaart	24 cM. No. 1	2	2′	1′ 46″	18 × 6	2800	1	6 [1]	1	14 %	[1]) Bij het achterste kn. v/ 24 cM. raakte bij het eerste schot de contrôle-elevatie inrichting defect; door groote zenuwachtigheid van den richter werden nu 2 schoten afgegeven, zonder dat werd afgewacht dat de elevatiegever het stuk de benoodigde elevatie had gegeven.
exercitielading . .	15 cM. No. 4	2	„	„	„	„	4	9	3	23 „	
Hertog Hendrik . . . 10 mijlsvaart	24 cM. No. 1	2	„	2′	„	2700	1	3 [2]	—	0 „	[2]) Bij het voorste kn. v/ 24 cM. had eene weigering plaats.
exercitielading. . .	15 cM. No. 4	2	„	„	„	„	6	4 [3]	1	10 „	[3]) Bij het voorste kn. v/ 15 cM. raakte een patroon klem, door het in de ziel achterblijven van een verkoold stuk patroonzak van een vorig schot.
De Ruyter . . . . . 10 mijlsvaart	24 cM. No. 1	2	„	„	„	2600	1	5 [4]	2	33 „	[4]) Bij het achterste kn. v/ 24 cM. weigerde het laatste schot, waardoor dat niet meer kon worden afgegeven.
exercitielading. . .	15 cM. No. 4	2	„	„	„	„	5	7	3	25 „	
Holland . . . . . 10 mijlsvaart	15 cM. No. 2	2	„	1′ 1″	„	2650	—	4	3	15 „	
exercitielading. . .	12 cM. No. 1	3	„	„	„	„	5	11			
Koningin Regentes . . 14 mijlsvaart	24 cM. No. 1	2	2′	1′ 25″	30 × 9	4200	1	6	5	71 %	
oorlogslading . . .	15 cM. No. 4	2	„	„	„	„	6	9	13	87 „	
Hertog Hendrik . . . 14 mijlsvaart	24 cM. No. 1	2	„	2′	„	4151	1	1 [5]	2	100 „	[5]) Bij het voorste kn. v/ 24 cM. weigerde het 2de schot; bij het achterste kn. v/ 24 cM. was na het 1ste schot de laadbak niet meer voorover te krijgen.
oorlogslading . . .	15 cM. No. 4	2	„	„	„	„	5	7	6	50 „	
De Ruyter . . . . . 14 mijlsvaart	24 cM. No. 1	2	„	„	„	4200	—	3 [6]	—	0 „	[6]) Het inschietschot en nog een schot bij de kns. van 24 cM. weigerden.
oorlogslading . . .	15 cM. No. 4	2	„	„	„	„	6	9	—	0 „	
Holland . . . . . 14 mijlsvaart	15 cM. No. 2	2	„	1′ 15″	„	4250	—	6 [7]	9	36 „	[7]) De om de kns. bevestigde banden der vaste afvuurinrichtingen verschoven gedurende het vuren, hetgeen niet bevorderlijk was voor het behalen eener groote vuursnelheid.
oorlogslading . . .	12 cM. No. 1	3	„	„	„	„	6	13 [7]			
Koningin Regentes . . 10 mijlsvaart	7,5 cM. No. 3	8	—	—	2 schijven van 18 4	1000	—	S.B. 40	13	32½ %	totaal 37 %.
's nachts								B.B. 41	17	41 „	
Hertog Hendrik . . . 10 mijlsvaart	„	„	—	—	„	„	—	S.B. 24	3	12½ „	totaal 30 %.
's nachts								B.B. 22	11	50 „	
De Ruyter . . . . . 10 mijlsvaart	„	„	—	—	„	„	—	S.B. 31	6	19 „	totaal 24 %.
's nachts								B.B. 35	10	28½ „	
Holland . . . . . 10 mijlsvaart	7,5 cM. No. 1	4	—	—	„	„	—	S.B. 18	7	39 „	totaal 41 %.
's nachts								B.B. 21	9	43 „	

Torpedodienst.

Materieel.

Het flottieljevaartuig *Assahan* bleef aan den Torpedodienst toegevoegd tot voortzetting van de proeven met verspermijnen.

Torpedo Xb K 33, voorzien van schokladingkamer, welke in Juli ter reede Ampenan voor oefening door Hr. Ms. *Scylla* tegen Hr. Ms. *Koningin Regentes* werd gelanceerd, liep hoog en trof het doel aan S.B., tengevolge waarvan de torpedo verloren ging.

In September 1910 werden meerdere schokladingkamers ontvangen, zoodat daarna iedere boot der varende groep aan de aanvalsoefeningen kon deelnemen met een van schokladingkamer voorziene exercitietorpedo.

Voortgegaan werd met het muskietenvrij maken van de kamers der officieren en machinisten.

Oefeningen.

De vooroefeningen, zoowel over dag als des nachts, geschiedden zooveel mogelijk in groepsverband van 3 booten. Aanvalsoefeningen in vereeniging met de schepen van het Nederlandsche eskader werden veelvuldig gehouden.

Beproevingen.

De gedurende het verslagjaar ter zake genomen proeven hebben geleid tot het aannemen eener mijn van een eenigszins gewijzigd model 1907.

De verbouwing van Hr. Ms. *Siboga* tot mijnenlegger is onderhanden.

Eene inrichting om door middel van water de vlammen uit de schoorsteenen der torpedobooten te dooven voldeed niet.

De beproeving van het nieuwe concept-manoeuvreerboek is nog niet geëindigd.

De „Gargoyle Marine Engine Vacuum oil for torpedoboats" werd beproefd.

Uitspanningslectuur.

In het afgeloopen verslagjaar hadden geene bijzondere voorvallen plaats. De verstrekking en verwisseling van boeken op Hr. Ms. schepen, zoowel als voor de debarkementsgebouwen te Malang en aan de geemployeerden van het Marine-etablissement te Soerabaja, had geregeld plaats.

Klachten kwamen bij de commissie niet in, evenmin geschenken aan boeken of in geld.

Van de lectuur in de leeszaal van de Marine-cantine werd geregeld gebruik gemaakt.

Over het algemeen kan geconstateerd worden, dat de toestand, waarin de boeken verkeeren, zeer goed is, terwijl aanschaffing van nieuwe boeken vooralsnog niet noodig is.

Met de verstrekking van de „Pewarta Soerabaja" ten behoeve van de inlandsche schepelingen werd ook in dit verslagjaar geregeld doorgegaan.

Kustverlichting, Bebakening, Loodswezen, Havendepartementen en Hydrographie.

1°. *Kustverlichting.*

Het acetyleenbliksemlicht der 4de orde op Soebi Ketjil, Zuid-Natoena-eilanden, waarvan in het vorig verslag melding werd gemaakt, en het bliksemlicht der 3de orde op Poeloe Mangkai (Anambas-eilanden) werden respectievelijk den 9den December 1909 en 1 Augustus 1910 ontstoken.

Met den bouw van een bliksemlicht der 4de orde op de Noordzijde van het eiland Talisei (Menado) werd een aanvang gemaakt.

Het licht van het loodslichtschip der Palembang-rivier werd gewijzigd in een flikkerlicht, periode elke 6 sec., schittering 2 sec.

In de najaarskentering van 1910 zal begonnen worden met de oprichting van een kustlicht op hoek Mangkaliat (Z. en O. afdeeling van Borneo).

Wegens het afbrokkelen van het strand werd het licht op den linkeroever der Langkat-rivier (Sumatra's Oostkust) den 18den Maart 1910 gebluscht en de lichtopstand afgebroken.

Bij gouvernementsbesluit van 4 September 1909, n°. 46 (*Staatsblad* n°. 443) werd machtiging verleend om bij de kustverlichting in stede van dwangarbeiders vrije koelies te bezigen.

Het gaslichtschip *Cheribon* werd vervangen door een gasboei.

Op den drempel van het Westervaarwater van Soerabaja werden drie gasboeien bijgeplaatst om leiding te geven voor diepgaande schepen.

Nadat bij de opneming der Zuidkust van Borneo gebleken was, dat de Hector-bank geen gevaar voor de scheepvaart opleverde, werd de buitenkant der van hoek Sambar afstekende gevaren aangegeven door een gaslichtschip bezuiden de Fox-bank en een gasboei bewesten de Clemencia-bank. Op 28 en 29 October 1909 werden deze lichten ontstoken.

Een acetyleenbaken werd opgericht op het Marlbro-rif, nabij Padang,

en den 12den Maart 1910 ontstoken; de gasboei aldaar werd weggenomen.

De acetyleenbakens op het Pan-rif, Noordelijke ingang van straat Riouw, en op de Batoe Berhauti-klip in straat Singapore, waarvan in het vorig verslag melding is gemaakt, werden respectievelijk den 5den en den 26sten Mei 1910 ontstoken. De gasboei bij de Batoe Berhauti werd opgenomen.

Acetyleenbakens werden opgericht op Karang Liat en ter reede Koba (oostkust Banka) en respectievelijk den 29sten Juli en den 7den Augustus 1910 ontstoken. De gasboei ter reede Koba werd opgenomen.

Met de oprichting van acetyleenbakens op het Boelolio-rif, het Boeliogoet-rif en op het eiland Hoelawa (Noordkust Celebes) is een aanvang gemaakt.

De verkenningstonnen voor de Djambi-rivier en voor de Padang Tikar-rivier werden vervangen door gasboeien.

De gasboeien in de Banjoeasin-rivier en de lantaarnboei nabij de Dewa-droogte, in de Moeara Djawa, en kampong Boental, in de Moeara Bajor, werden opgenomen en vervangen door tonnen.

2°. *Bebakening.*

Het inspectievaartuig *Lucifer* en de bebakenings-stoomers *Sperwer*, *Pharus* en *Hoofdinspecteur Zeeman* deden onafgebroken dienst.

Bij den nieuwen oversteek bij de Selat-Djaran (Palembang) werden twee houten merken opgesteld.

Bij het afsluiten van dit verslag bedroeg het aantal te water liggende tonnen 414, het aantal ijzeren schroefpaalbakens en andere ijzeren bakens 130, het aantal houten bakens (daaronder begrepen merken steekbakens) 62, het aantal steenen bakens 25, het aantal Piutsch-gasbakens 18, het aantal acetyleenbakens 7, het aantal Piutsch-gasboeien 69, het aantal lantaarnboeien 20, het aantal loodslichtschepen 7 en het aantal lichtschepen 3.

3°. *Loodswezen.*

Aan het loodswezen werden drie nieuwe vaartuigen toegevoegd, n. l. twee vaartuigen, welke bij de werf 't Kromhout te Amsterdam werden aangebouwd, en een, dat bij het Marine-etablissement te Soerabaja werd gebouwd.

Bedoelde vaartuigen worden voortbewogen door motoren en zijn ingericht voor gastransport. Twee stoomloods-communicatie-vaartuigen werden bestemd voor politie- en communicatie-vaartuigen.

Het havendepartement te Pangkalan-Brandan beschikt thans over 2 loodscommunicatie-vaartuigen.

Het loodslichtschip voor de Balik Papan-baai werd vervangen door het voor loodslichtschip ingerichte oud-opnemingsvaartuig *Bali*.

Eerstgenoemd loodslichtschip heeft eenige herstellingen ondergaan en zal het loodslichtschip voor de Moeara Djawa-rivier vervangen.

Bij gouvernementsbesluit van 15 November 1909, No. 15 (*Staatsblad* No. 539) is de formatie van het personeel voor den loodsdienst te Tjilatjap (Banjoemas) met een Europeeschen loods verminderd, terwijl bij gouvernementsbesluit van 19 Januari 1910, No. 25 (*Staatsblad* No. 47) de formatie van den loodsdienst te Soerabaja met twee Europeesche loodsen is uitgebreid.

Bij ordonnantie van 16 December 1909 (*Staatsblad* No. 583) werd het loodsreglement voor Samboe gewijzigd. De nachtdienst werd afgeschaft.

In verband met de verplaatsing van het havendepartement aan den boveningang der Moeara Djawa (Z. en O. afdeeling van Borneo) naar Samarinda, is bij ordonnantie van 26 Januari 1910 (*Staatsblad* No. 71) het reglement voor het loodswezen van de Oostkust van Borneo nader gewijzigd.

Bij de ordonnantie van 3 December 1909 (*Staatsblad* No. 559) werd een model loodscertificaat vastgesteld voor geheel Nederlandsch-Indië.

Bij de ordonnantie van 27 Juli 1910 (*Staatsblad* No. 418) is het reglement voor het loodswezen van de Emma-haven aangevuld met de bepaling, dat de superintendent ingeval van ziekte onder het inlandsch personeel tijdelijk personeel in dienst kan nemen.[1])

4°. *Havendepartementen.*

Bij gouvernementsbesluit van 11 Januari 1910, No. 12 (*Staatsblad* No. 22) is voor Pontianak (W. afdeeling van Borneo) een beroepshavenmeester in dienst gesteld, waardoor de aanwijzing als fungeerend havenmeester van den ontvanger der In- en Uitvoerrechten en Accijnzen aldaar is ingetrokken.

Ingevolge gouvernementsbesluit van 26 Januari 1910, No. 12 (*Staatsblad* No. 70) is het havendepartement aan den boveningang der Moeara Djawa (Z. en O. afdeeling van Borneo) naar Samarinda verplaatst.

De bemoeienis met de verlichting van de haventerreinen werd aan het Departement der Marine opgedragen.

5°. *Hydrographie.*

Het opnemingvaartuig *Van Gogh* zette de opneming der West-

[1]) Het voor loodslichtschip bestemde Gouvernementsstoomschip *Arend* werd, na afloop van de expeditie voor het wetenschappelijk onderzoek van Zuid-Nieuw-Guinea, onder leiding van den heer LORENTZ, naar Soerabaja teruggesleept.

Noord- en Noord-Oostkusten van Sumatra, van Padang tot Langsarbaai, voort.

Het vaartuig is thans bezig aan de opneming van de kusten van Nias; het gedeelte bezuiden de lijn Nias-Singkel is gereed.

Den 23sten September 1910 werd te Sabang gedokt.

Het opnemingsvaartuig *Van Doorn* zette de opneming der kleine Soenda-eilanden voort en was bij het einde van het verslagjaar gevorderd tot het eiland Timor.

Hr. Ms. *Borneo* vertoefde na opneming der westkust van de Aroe-eilanden, welke opneming eind December 1909 gereed kwam, van 19 Januari—9 Maart 1910 te Soerabaja voor periodieke dokking en herstelling.

Na afloop hiervan werd de reede van Banjoewangie opgenomen en vervolgens vertrokken naar Nieuw-Guinea, ten einde de vaarwaters naar Kaimana in kaart te brengen.

Hr. Ms. *Lombok* voltooide de opneming der Oostkust van Banka, der Djambi-rivier, tot op 40 mijlen bovenstrooms van de hoofdplaats, en van den drempel met eenige belangrijke riviergedeelten van de Palembang-rivier. De toegang tot Benoa (Bali), het kustgedeelte bij hoek Bendoh (Java Noordkust) en de toegang tot de Panei-rivier werden door dit opnemingsvaartuig in kaart gebracht.

Door Hr. Ms. *Edi* werden partieele opnemingen verricht op de Noordkust van Nieuw-Guinea.

Nederlandsch Eskader in Oost-Indië.

Bij den aanvang van het verslagjaar bestond het Nederlandsche eskader in Oost-Indië uit de volgende schepen:

Hr. Ms. *De Ruyter*, *Tromp*, *Koningin Regentes*, *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* en *Noordbrabant*.

Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* en *Tromp* aanvaardden respectievelijk 29 December 1909 en 7 Januari 1910 de terugreis naar Nederland, na vervangen te zijn geworden door Hr. Ms. *Holland* en *Hertog Hendrik*, welke bodems respectievelijk op 4 en 7 Januari 1910 aan het eskader werden toegevoegd.

Het bevel over het eskader was op 1 October 1909 opgedragen aan den kapitein ter zee G. F. Tydeman, wiens standaard gevoerd werd aan boord Hr. Ms. *De Ruyter*. Den 4den Maart 1910 werd deze hoofdofficier vervangen door zijnen ranggenoot W. van Voss, die, tijdelijk tevens commandant blijvende van Hr. Ms. *Noordbrabant*, zijnen standaard aan boord van dezen bodem deed hijschen. Den 16den April 1910 werd Hr. Ms. *De Ruyter* weder vlaggeschip.

Aangezien het eskaderverband niet gedurende het geheele jaar

gehandhaafd bleef, zullen de verrichtingen der schepen afzonderlijk behandeld worden, met uitzondering van die gedurende de perioden, waarop het eskader wel geheel of gedeeltelijk vereenigd was.

Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden.* Het bevel over dezen bodem werd van 1 October—16 November 1909 gevoerd door den kapitein-luitenant ter zee G. W. DE LEUR, van 16 – ultimo November tijdelijk door den luitenant ter zee der 1ste klasse P. TE VELTRUP en vervolgens door den kapitein-luitenant ter zee P. H. VAN VOORTHUYSEN.

Gedurende de eerste helft van October werden in straat Madoera schietoefeningen met geschut en gecombineerde oefeningen met torpedobooten gehouden; 13 October werd het schip aan het Marine-etablissement te Soerabaja opgenomen om gereed gemaakt te worden voor de reis naar Nederland. 25 November was men met deze werkzaamheden gereed en werd den 29sten d.a.v. via Cheribon en Tandjong-Priok naar Sabang vertrokken, waar 7 December in de baai geankerd werd.

Bij de aankomst van den nieuwbenoemden Gouverneur-Generaal op 14 December aldaar, werden de voorgeschreven eerbewijzen gegeven. 15 December werd naar het eilandje Rangas nabij de Rigaih-baai gestoomd, ten einde daar twee torpedo's te lanceeren en tot springen te brengen.

Via Oleh-leh werd vervolgens naar Sabang teruggekeerd om daar de komst van Hr. Ms. *Holland* uit Nederland af te wachten. Na de aankomst van dezen bodem op 27 December, vertrok Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* 29 December naar Nederland.

Hr. Ms. *Tromp.* Het bevel over dezen bodem werd gedurende den verslagtijd gevoerd door den kapitein ter zee J. W. TERMIJTELEN.

28 November 1909 te Soerabaja teruggekeerd van de reis naar de Oost-Aziatische wateren, werd het schip aldaar met spoed gereed gemaakt voor de thuisreis, waarna te Tandjong-Priok de komst van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* uit Nederland werd afgewacht. Na aankomst van laatstgenoemden bodem op 7 Januari 1910 werd nog denzelfden dag de reis naar Nederland aanvaard.

Hr. Ms. *De Ruyter.* Deze bodem, met uitzondering van het tijdperk van 4 Maart—16 April, vlaggeschip van het Nederlandsch eskader in Oost-Indië, stond van 1 October—1 December onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee P. H. VAN VOORTHUYSEN, van 1—8 December tijdelijk onder dat van den luitenant ter zee der 1ste klasse G. K. GRAAF VAN HOGENDORP, van 8 December 1909—9 Augustus 1910 onder dat van den kapitein-luitenant ter zee A. H. C. HEYDEMAN en vervolgens tot het einde van het verslagjaar onder dat van diens ranggenoot A. VAN DEN DRIESSEN MAREEUW.

Na den 27sten November van de reis in de Oost-Aziatische wateren te Tandjong-Priok te zijn teruggekeerd, werd dezen bodem als kruisgebied de Javazee aangewezen, met Cheribon als uitgangspunt voor de verschillende tochten, die met het oog op de schietoefeningen met geschut gemaakt werden.

Den 12den Februari 1910 werd het schip aan het Marine-etablissement in herstelling opgenomen, terwijl van deze gelegenheid tevens gebruik gemaakt werd om de door Hr. Ms. *Hertog Hendrik* van uit Nederland overgevoerde vuurleiding-installatie op te stellen.

Ten einde dezen bodem in het 5000-tons dok te kunnen opnemen was het noodig den geheelen inventaris, zoomede kolen en munitie te ontschepen, waardoor de waterverplaatsing tot 3900 ton teruggebracht werd. Gedurende den reparatietijd debarkeerde de bemanning in de gebouwen, terwijl elkander afwisselende detachementen het Marine-kampement te Malang betrokken.

Den 29sten April was het schip weder voor den dienst gereed en werd nog denzelfden dag naar Ampenan vertrokken, waar het geheele eskader zich omstreeks 1 Mei had te verzamelen, ten einde gedurende 3 maanden gezamenlijke oefeningen te houden. Hr. Ms. *Noordbrabant*, *Hertog Hendrik*, *Holland* en *Koningin Regentes* voegden zich respectievelijk 5, 10, 18 en 25 Mei bij den standaard.

Met de aanwezige bodems werden geregeld gezamenlijke oefeningen gehouden, waaraan om de 2 weken door eene groep torpedobooten gedurende enkele dagen werd deelgenomen.

In verband met den vermoedelijk langen duur der herstellingen, welke tengevolge van het Hr. Ms. *Noordbrabant* overkomen ongeval [1]) aan dat schip uitgevoerd moesten worden, werd deze bodem 11 Juni tijdelijk aan de sterkte van het eskader onttrokken.

Als slot van de periode der gezamenlijke oefeningen werden in de 2de helft van Juli door Hr. Ms. *De Ruyter*, *Hertog Hendrik*, *Koningin Regentes* en *Holland* gevechtsschietoefeningen, zoowel over dag als 's nachts, gehouden. Na afloop daarvan keerden de pantserschepen successievelijk naar Soerabaja terug, ten einde aldaar gereed gemaakt te worden voor eene vlagvertoon-reis naar Australië.

Den 15den Augustus vertrok deze divisie onder bevel van den commandant van het Nederlandsche eskader van Soerabaja, terwijl Hr. Ms. *Holland* op dezen datum, voor den duur der reis, eveneens aan het eskader onttrokken werd.

Van 20—25 Augustus vertoefde de divisie te Ambon ter aanvulling van den kolenvoorraad, den 31sten Augustus werd Thursday Island gepasseerd en den 9den September Brisbane bereikt, waar tot 14

[1]) Zie hieromtrent het verslag over Hr. Ms. *Noordbrabant*.

September verbleven werd. Van 16 tot 27 September werd vervolgens te Sidney vertoefd, waarna de divisie 30 September te Melbourne aankwam.

Hr. Ms. *Koningin Regentes*. Deze bodem stond gedurende het tijdvak van 1 October—1 December 1909 onder bevel van den kapitein ter zee F. PINKE, van 1—8 December tijdelijk onder dat van den kapiteinluitenant ter zee A. H. C. HEYDEMAN en van 8 December tot einde verslagjaar onder dat van den kapitein ter zee J. A. A. C. RIDDER VAN RAPPARD.

Den 27sten November van de reis naar de Oost-Aziatische wateren te Tandjong-Priok teruggekeerd, werd gedurende de maanden December en Januari in de Javazee vertoefd, ten einde aldaar de halfjaarlijksche schietoefeningen te beëindigen, waarbij afwisselend Soerabaja, Cheribon en Tandjong-Priok bezocht werden.

Den 9den Februari begaf het schip zich naar het aangewezen kruisgebied, n.l. de wateren van Sumatra, waarbij de volgende plaatsen bezocht werden: Telok Betong, Padang, Siberoet, de Nako-eilanden, Siboga, Simaloer, Sabang, Perlak en Muntok, terwijl gedurende dezen kruistocht de oefeningen met geschut en torpedo's werden voortgezet.

Den 7den April te Tandjong-Priok teruggekeerd, bekwam het schip order zoo spoedig mogelijk naar Makasser te vertrekken in verband met de aanwezigheid van zeeroovers in de wateren van Celebes.[1] 12 April te Makasser aangekomen, werd 14 April, na ontvangen inlichtingen van de commandanten der aldaar aanwezige torpedobooten en na aanvulling van den kolenvoorraad, naar Tarakan vertrokken.

Den 17den April voor het petroleum-etablissement aldaar geankerd, werd ter bewaking daarvan eene landingsdivisie van 50 man aan den wal gezet en werden 2 gewapende sloepen, gesleept door een stoomvaartuigje der Petroleum-Maatschappij, gedurende 3 dagen naar de wateren in de nabijheid op onderzoek gestuurd.

Daar niets van zeeroovers bemerkt en het etablissement met de aanwezige militairen verder voldoende beschermd geoordeeld werd, keerde Hr. Ms. *Koningin Regentes* 24 April naar Makasser terug, waar zij den 26sten d.a.v. ter reede ankerde.

Den 1sten Mei werd naar Singapore vertrokken, waar van 6—13 Mei verbleven werd voor het periodieke dokken. Via Soerabaja, dat 16 Mei bereikt en 24 Mei verlaten werd, stoomde het schip vervolgens naar Ampenan ter deelneming aan de gezamenlijke oefeningen.

Einde Juli werden deze oefeningen besloten door het houden van

[1]) Zie hieromtrent eveneens de verslagen der verrichtingen van Hr. Ms. *Serdang* en van den Torpedodienst.

gevechtsschietoefeningen, waarna deze bodem naar Soerabaja terugkeerde om gereed gemaakt te worden voor eene vlagvertoon-reis naar Australië, welke reis den 15den Augustus, in divisie met Hr. Ms. *De Ruyter* en *Hertog Hendrik*, aanvaard werd.

Hr. Ms. *Hertog Hendrik*. Deze bodem, gedurende den geheelen verslagtijd onder bevel van den kapitein ter zee H. T. HOVEN, kwam 7 Januari 1910 in deze gewesten aan en werd op denzelfden datum toegevoegd aan de sterkte van het Nederlandsche eskader.

Van 11—19 Januari werd te Soerabaja verbleven tot het ondergaan van eenige kleine voorzieningen en tot het afgeven van ter overvoer uit Nederland medegenomen goederen. 21 Januari voegde het schip zich bij den standaard ter reede Cheribon en werd van hieruit een aanvang gemaakt met de schietoefeningen met geschut. 29 Januari vertrok het schip via Soerabaja naar Makasser in verband met het voor dezen bodem aangewezen kruisgebied, t. w. de wateren van Celebes.

Na van 2—9 Februari te Makasser vertoefd te hebben, werd naar de golf van Boni gestoomd en daar bezoeken gebracht aan Paloppo, Tjenrana, Badjowa en Boeloe Meroe. 18 Februari werd de golf van Boni verlaten en naar Boeton vertrokken om vervolgens schietoefeningen te houden in de baaien van Kendari en Lasoni. 3 Maart werd deze eilandengroep verlaten en via Kolonedale en door de straten Peking en Lembee naar Talisei vertrokken.

Tot 15 Maart werd afwisselend hier en te Menado verbleven en vervolgens via Toli, Mamoedjoe, Madjene en Paré naar Makasser vertrokken, waar van 26 Maart—2 April vertoefd werd. Daarna werd naar hoek Poeding (Zuidkust Borneo) gestoomd tot het houden van schietoefeningen en na afloop daarvan naar Singapore, waar het schip gedokt werd. 13 April werd naar Tandjong-Priok vertrokken en hier tot 2 Mei verbleven om vervolgens via Soerabaja naar Ampenan te stoomen ter deelneming aan de gezamenlijke oefeningen.

31 Mei werd, na ontvangen draadloos bericht van Hr. Ms. *Noordbrabant* omtrent het dezen bodem overkomen ongeval, Ampenan verlaten ter convoyeering van dit schip naar Soerabaja.

Bij het Oostervaarwater gekomen, werd deze kruiser achterste voren op sleeper genomen en over het ondiepe gedeelte gebracht. Na aanvulling van den kolenvoorraad keerde Hr. Ms. *Hertog Hendrik* weder naar Ampenan terug, ter voortzetting der oefeningen, welke besloten werden door de einde Juli gehouden gevechtsschietoefeningen. Het schip keerde daarna naar Soerabaja terug, ten einde aldaar gereed gemaakt te worden voor eene in divisie met Hr. Ms. *De Ruyter* en *Koningin Regentes* te aanvaarden reis voor vlagvertoon naar Australië, welke reis den 15den Augustus aanvaard werd.

Hr. Ms. *Noordbrabant*. Deze bodem werd van 1 October 1909—14 April 1910 gecommandeerd door den kapitein ter zee W. VAN VOSS, gedurende het overige deel van het verslagjaar door den kapitein ter zee W. C. J. SMIT.

Den 22sten December 1909 keerde deze bodem terug van de reis naar San Francisco, van welke reis het laatste gedeelte bespoedigd moest worden, aangezien eene hoeveelheid rookzwak kruit van ouden datum met het in de eerste dagen van Januari naar Nederland vertrekkende pantserschip *Tromp* medegegeven moest worden.

Na ontscheping van dit kruit, vertrok het schip naar de Javazee, met Cheribon als ververschingsplaats, ten einde hier de schietoefeningen met geschut van het 2de halfjaar 1909 te beëindigen. In de eerste dagen van Februari werd het schip te Soerabaja gedokt en keerde het daarna weder naar het aangewezen kruisgebied, de Javazee, terug.

Van 16—23 Februari werd te Tandjong-Priok verbleven, gedurende het bezoek aan die haven van de Duitsche kruisers *Scharnhorst* en *Leipzig*. Vervolgens werd via Cheribon naar Soerabaja teruggekeerd, in verband met de wisseling van het eskaderbevel, om daarna weder de schietoefeningen in de Javazee voort te zetten met afwisselende bezoeken aan Cheribon en Tandjong-Priok. Den 2den Mei werd via Soerabaja naar Ampenan vertrokken ter deelneming aan de gezamenlijke oefeningen, doch reeds 14 Mei moesten deze afgebroken worden, aangezien de tegenwoordigheid van dezen bodem noodig was gedurende het bezoek aan Tandjong-Priok van de Japansche kruisers *Aso* en *Soya*.

23 Mei werd deze plaats weder verlaten en met het gouvernementsstoomschip *Soembawa* op sleeper naar Soerabaja gestoomd. 30 Mei werd Soerabaja verlaten met den wil naar Ampenan, daarbij, in verband met den drie-maandelijkschen proeftocht, de route nemende om het eiland Lombok.

Op 31 Mei langs de Zuidkust van dit eiland stoomende, stootte het schip met 15 mijlsvaart op een onbekende klip, die niet door branding of verkleuring zichtbaar was, liggende pl. m. 1 zeemijl bezuiden Tandjong-Tampa. Het schip bekwam een zwaar lek, waardoor terstond boegbuiskamer met daarboven gelegen compartiment en voorstation vol liepen.

Aangezien machinekamers en ketelruimen droog bleven en de voortstuwers geen letsel bekomen hadden, kon onder eigen stoom de reis naar Soerabaja aanvaard worden, waarbij eerst Hr. Ms. *Holland* en daarna Hr. Ms. *Hertog Hendrik* het schip convoyeerden. Den 1sten Juni kwam men in den namiddag voor het oostervaarwater en had men inmiddels kans gezien den diepgang vóór, door het leegpompen

van eenige volgeloopen cellen boven het pantserdek, weder van 76 dM. op 70 dM. terug te brengen. Achterste voren werd het schip nu door Hr. Ms. *Hertog Hendrik* door het oostervaarwater gesleept en kon daarna onder eigen stoom het bassin van het Marine-etablissement bereiken.

Nadat kolen, munitiën, ankers, kettingen en andere zware lasten gelost waren, kon het schip 4 Juni in het droge dok worden opgenomen, waarbij het bleek, dat de huid aan S.B. ter hoogte van boegbuiskamer en voormunitiebergplaats twee groote gaten had en dat de huidgangen 4 en 5 aan S.B. van de kiel zwaar beschadigd waren. De equipage en de inventaris werden ontscheept, waarna de herstelling aangevangen werd. In verband met den vermoedelijk langen duur der herstellingen, werd de sterkte der bemanning door detacheering op andere schepen tijdelijk verminderd en werd met 11 Juni het schip tijdelijk aan de sterkte van het Nederlandsche eskader onttrokken.

Door dag en nacht door te werken, gelukte het de herstellingen zoodanig te bespoedigen, dat het schip den 5den Augustus het dok kon verlaten en den 24sten d. a. v. weder gereed kwam voor den dienst, waarna naar Ampenan vertrokken werd tot het voortzetten der schietoefeningen en het houden van lanceeroefeningen op bewegend doel. Tot 25 September werd te Ampenan en in de nabijheid van het eiland Lombok vertoefd. Gedurende dezen tijd werd de 24ste stoomproef voor het 3de kwartaal gehouden, de ligging van onbekende riffen bepaald, diende het schip tot schijf voor lanceeroefeningen van torpedobooten en werden alle oefeningen met kracht voortgezet. 25 September werd vertrokken naar Soerabaja, waar het schip den 28sten aankwam en het bassin instoomde om kolen te laden.

Hr. Ms. *Holland*. Deze bodem, welke gedurende den geheelen verslagtijd gecommandeerd werd door den kapitein ter zee E. E. Dullemond, arriveerde den 27sten December 1909 van uit Nederland te Sabang. Den 29sten December werd de reis naar Tandjong-Priok voortgezet, waar het schip den 4den Januari 1910 toegevoegd werd aan het Nederlandsche eskader. Den 7den Januari werd deze haven verlaten en op de buitenreede geankerd, in verband met het zich aan boord van dezen bodem voordoen van drie choleragevallen. Op 17 Januari werd via Cheribon naar Soerabaja vertrokken en hier van 20—24 Januari verbleven, in verband met het ondergaan van kleine voorzieningen en het ontschepen van ter overvoer uit Nederland medegenomen goederen. Vervolgens werd naar Makasser gestoomd en hier van Hr. Ms. *Siboga* de kolenhulk *Bromo* overgenomen, met welk schip op sleeptouw Hr. Ms. *Holland* 28 Januari van Makasser vertrok naar Dobo, waar de *Bromo* den 3den Februari werd afgeleverd.

Gedurende de maanden Februari, Maart en April kruiste het schip in de wateren beoosten straat Sapeh en de Noord- en Zuid-Molukken, waarbij Ambon de voornaamste pleisterplaats was en tevens bezoeken gebracht werden aan Menado, Talisei, de Aroe-eilanden, Ternate, Koepang en de Tenimber-eilanden. De oefeningen met geschut en torpedo's werden gedurende dit tijdvak ter hand genomen.

Den 23sten April keerde het schip te Soerabaja terug, ten einde aldaar gedokt te worden en eenige herstellingen te ondergaan, waarna het zich naar Ampenan begaf, ter deelneming aan de gezamenlijke oefeningen.

Tot besluit dezer oefeningen werden einde Juli gevechtsschietoefeningen gehouden en vertrok het schip 7 Augustus naar Soerabaja, waar het op 15 Augustus tijdelijk aan de sterkte van het Nederlandsche eskader onttrokken werd, in verband met de reis voor vlagvertoon naar Australië van de drie pantserschepen.

Den 18den Augustus werd naar Ampenan teruggekeerd tot het doen van contrôle-schoten met de torpedo's en het houden van schietoefeningen, terwijl in de eerste dagen van September eene groep torpedobooten aanvalsoefeningen op het schip hield.

8 September werd naar de Zuidkust van Lombok vertrokken om de juiste ligging van den steen, waarop Hr. Ms. *Noordbrabant* indertijd stootte te bepalen, daarna werden de oefeningen ter reede Ampenan tot 23 September voortgezet en vertrok het schip naar Soerabaja om den steenkolenvoorraad aan te vullen. Hiermede 30 September gereed zijnde, werd dien zelfden dag naar Makasser vertrokken.

Algemeene Diensten.

Hr. Ms. *Edi*. Deze bodem, welke gedurende den geheelen verslagtijd bleef aangewezen voor de bekruising van Noord-Nieuw-Guinea, bleef gedurende dit tijdvak onder bevel van den luitenant ter zee der 1e klasse F. L. Rambonnet.

Den 25sten September 1909 van Ternate te Manokwari aangekomen, werd den volgenden dag naar de Humboldt-baai gestoomd.

Den 29sten September werd in de Kajo-baai geankerd en hier het stoomschip der Koninklijke Paketvaart Maatschappij aangetroffen, dat het exploratie-detachement aan boord had.

Nadat de noodige assistentie verleend was bij het ontschepen van het detachement met zijne goederen, werd 2 October de Humboldtbaai verlaten tot het maken van eene reis langs de kust, eensdeels in het belang van bestuursaangelegenheden, anderdeels tot het opdoen van bekendheid met verschillende baaien en rivieren en het maken van vluchtige opnamen daarvan. Achtereenvolgens werden bezocht:

de Tanah-Merah-baai, de Tjintjan-baai, de Iris-baai met de Marowai-rivier, de Moeris-baai, de Demta-baai, de Matterer-baai, de Moaib-rivier, de eilandjes Boëk en Madiom, de Biri-rivier, Jamua, de Wakdé-eilanden, de Maffin-rivier en Koeroedoe, waarna naar Manokwari werd teruggekeerd. 22 October werd Manokwari weder verlaten en naar Ambon gestoomd, waar van 25 October—1 November vertoefd werd, om daarna naar Ternate te vertrekken, waar men tot 15 November bleef en van deze gelegenheid gebruik maakte tot het houden der reeds lang uitgestelde schietoefeningen.

Den 19den November werd Manokwari weder bereikt en den 23sten d. a. v. met het politie- en communicatie-vaartuig *Pionier* naar de Mamberamo-monding vertrokken.

Hr. Ms. *Edi* zette daarop hare opnemingswerkzaamheden langs de kust voort, daarbij thans voornamelijk die gedeelten bezoekende, welke den vorigen keer wegens ongunstig weder overgeslagen hadden moeten worden.

In het geheel werden tusschen de Verkam- en de Matterer-baai 24 en tusschen de Verkam en de Mamberamo nog 11 riviermondingen ontdekt. Van 2—6 December werd in de Humboldt-baai vertoefd en daarna met eenige zieken, die geëvacueerd moesten worden, via de Mamberamo-monding naar Manokwari teruggekeerd en van daar naar Ternate gestoomd, waar men 13 December aankwam en Hr. Ms. *Koetei* aantrof, aan welken bodem tijdelijk de dienst ter Noordkust Nieuw-Guinea overgegeven werd.

Hr. Ms. *Edi* vertrok daarop via Talisei, om den kolenvoorraad aan te vullen, en door de straten Greyhound en Tioro naar Soerabaja, waar zij 24 December ter reede ankerde en den volgenden dag in timmering aan het Marine-etablissement werd opgenomen, terwijl de equipage bij gedeelten naar het Marine-kampement te Malang werd gezonden.

Nadat het schip voor den dienst gereed gekomen was, werd Soerabaja den 1sten Februari weder verlaten, daarbij het politie- en communicatie-vaartuig *Bensbach* op sleeper medenemende naar Ambon. Wegens den met ongekende kracht in de Javazee doorstaanden Westmoesson, werd door straat Bali gestoomd en de route bezuiden de kleine Soenda-eilanden gekozen, zoodat Ambon 7 Februari bereikt werd.

Na de *Bensbach* achtergelaten te hebben, werd den 9den Februari de reis naar Ternate vervolgd, waar de dienst weder overgenomen werd van Hr. Ms. *Koetei*.

Op 14 Februari werd weder naar Manokwari vertrokken, terwijl van de gunstige weersgesteldheid gebruik werd gemaakt de volle krachtsproef te houden en onderweg een onderzoek in te stellen naar het vaarwater bij Waigeo.

Den 18den Februari werd Manokwari bereikt en deze plaats den 22sten weder verlaten, om vervolgens de Mamberamo-rivier op te stoomen tot het nieuwe bivak bij Havik-eiland.

Aangezien hier aangekomen bleek, dat het exploratie-detachement nog behoefte had aan Papoea's en kolen, keerde Hr. Ms. *Edi* naar Manokwari terug, scheepte een en ander in en stoomde weder naar de Mamberamo-monding, waar 3 Maart menschen en goederen aan het politie- en communicatie-vaartuig *Pionier* werden overgegeven. Langs de kust werd nu naar de Humboldt-baai gestoomd, daarbij achtereenvolgens Sarmi, Sawar, de Wakdé-eilanden, de Demta-baai en de Tanah-Merah-baai bezoekende, deels voor bestuurs-aangelegenheden, deels voor contrôleering der vervaardigde kaarten.

Van 14—16 Maart werd in de Kajo-baai voor het bivak Hollandia vertoefd en vervolgens de terugreis naar Manokwari aanvaard, onderweg de Tjintjan-baai, de Wakdé-eilanden en de Mamberamo-monding aandoende. Van 19—21 Maart werd te Manokwari verbleven en vervolgens naar Ternate vertrokken, waar het schip 23 Maart aankwam. Den 4den April werd deze plaats weder verlaten en naar Manokwari gestoomd, dat den 8sten d. a. v. bereikt en, na aanvulling van den kolenvoorraad, weder verlaten werd om via Ansoemaure naar de Wakdé-eilanden te stoomen en den 14den d. a. v. naar de Koemamba-eilanden, ten einde het civiel bestuur in de gelegenheid te stellen een geschil tusschen de bewoners dezer eilandengroepen te beslechten. Inmiddels was van den commandant van het exploratie-detachement aan de Mamberamo-rivier het verzoek ontvangen assistentie te verleenen bij den overvoer van dit detachement naar Manokwari, daar de exploratie wegens vele zieken gestaakt moest worden. Ter voldoening aan dit verzoek werd 18 April naar de Mamberamo gestoomd en den volgenden dag, in gezelschap van het gouvernements-stoomschip *Hazenwind*, de rivier opgestoomd, zoodat den 20sten voor het bivak Pionier geankerd werd. Na inscheping van passagiers en goederen op Hr. Ms. *Edi*, *Hazenwind* en *Pionier*, werd naar Manokwari vertrokken, dat 23 April bereikt werd.

Hr. Ms. *Edi* vertrok 25 April d. a. v. naar de Humboldt-baai, waar 27 April vóór het bivak Hollandia geankerd en het schip ter beschikking van den leider der Nederlandsche grenscommissie gesteld werd.

Van 7—9 Mei werd voor bestuursaangelegenheden een tocht gemaakt naar de Iris-, Dempta-, Matterer-, Moeris- en Tjintjan-baaien en daarop in de Kajo-baai teruggekeerd, welke 11 Mei weder verlaten werd om via Manokwari en Ternate naar Menado te stoomen, ten einde aldaar brieven en telegrammen der beide grenscommissiën aan hunne wederzijdsche regeeringen te bezorgen.

Van 17 Mei—12 Juni werd te Menado vertoefd, met uitzondering

van een reisje heen en terug naar Talisei, ter aanvulling van den kolenvoorraad, van 9—11 Juni. Via Ternate werd nu naar Manokwari gestoomd, waarbij onderweg op 17 en 18 Juni in de passage tusschen Middelburg en den wal van Nieuw-Guinea schietoefeningen met geschut werden gehouden. Van 19—21 Juni werd te Manokwari verbleven om daarna met het politie- en communicatievaartuig *Pionier* op sleeper, naar de Humboldt-baai te vertrekken. Op weg daarheen werd de Mamberamo-monding ingeloopen tot het afhalen van eenige Dajaksche prauwen, door het exploratie-detachement aldaar achtergelaten. 26 Juni werd in de Humboldt-baai voor het bivak Hollandia geankerd en op 29 Juni met *Pionier* en prauwen weder vertrokken naar de monding der Kaiserin Augusta-rivier (Duitsch gebied), waar men 30 Juni ten anker kwam. De *Pionier*, een stoomsloep en de prauwen werden gereed gemaakt voor den tocht op deze rivier, welke tocht 2 Juli aanvaard werd. Hr. Ms. *Edi* zou aan den mond der rivier de terugkomst dezer flottielje afwachten.

Na 8 dagen varens op 141° 51′ O.L. en 4° 20′ Z.B. gekomen zijnde, werd de rivier te ondiep om verder door de *Pionier* bevaren te kunnen worden, zoodat de reis nu met stoomsloep en prauwen voortgezet moest worden. Ook met deze vaartuigen werd de rivier 8 dagen opgevaren, tot zij niet meer bruikbaar was voor de stoomsloep. Zooals later bleek, had men toen de grens reeds gepasseerd; daar men hieromtrent echter niet zeker was, werd veiligheidshalve met de prauwen nog 2 dagen verder getrokken.

Over het algemeen namen de inboorlingen eene vriendschappelijke of eene afwachtend-dreigende houding aan en waren enkele geweerschoten in hunne omgeving steeds voldoende hen te verjagen, wanneer zij tot een aanval schenen te willen overgaan. Op den laatsten dag van den prauwentocht ondernamen zij echter een meer ernstigen aanval, zoodat hunne pijlen in de prauwen terecht kwamen. Eenige schoten over hunne hoofden hadden geen effect, zelfs drongen zij nog meer op, zoodat de commandant verplicht was op henzelven te doen vuren, waardoor 3 voorvechters gewond werden en de troep zich terugtrok.

Het verst bereikte punt bleek te zijn gelegen op 140° 57′ 5 O.L. en 4° 14′ Z.B.

Den volgenden dag werd de terugtocht aanvaard, daarbij de stoomsloep met haar bewakings-detachement weder medenemende. 26 Juli werd de *Pionier* bereikt en daarmede 28 Juli de rivier verder afgestoomd, zoodat men 31 Juli weder aan boord Hr. Ms. *Edi* terug was.

Den 5den Augustus werd met de *Pionier* op sleeper naar de Humboldt-baai teruggekeerd en daar den volgenden dag geankerd. Hr. Ms. *Edi* vertrok daarop 10 Augustus via Manokwari en Ternate naar Menado, waar 20 Augustus gemeerd werd.

24 Augustus tot vertrek gereed zijnde, werd de reede weder verlaten en via Ternate naar Manokwari gestoomd, waar 30 Augustus de kolendeklast aangevuld werd en daarna de reis naar de Humboldtbaai vervolgd. In den A.M. van 2 September werd in de baai geankerd. Daartoe gemachtigd door den resident van Ternate, besloot de leider van de Nederlandsche commissie het stoomschip *Java*, dat in de baai werd aangetroffen en de verwacht wordende *Pelikaan* tijdelijk vervangen had, aan te houden, om bij den overvoer van de expeditie behulpzaam te zijn. Daar de leider der Nederlandsche commissie op het medegaan van Hr. Ms. *Edi* veel prijs stelde en bovendien niet bekend was of de *Java* de rivier evenver zou kunnen opvaren als de *Edi*, vertrokken zoowel *Edi* als *Java* en *Pelikaan*, de beide laatsten met *Pionier* en *Grensjager* op sleeper, den 8sten September naar de monding van de Kaiserin Augusta-rivier, waar den 10den geankerd werd. Den volgenden dag bleek de waterstand gunstig te zijn en gelukte het alle schepen de rivier 2½ dag op te varen, zoodat de meridiaan van 143° O.L. bereikt werd. De expeditie vertrok van hier met *Grensjager* en *Pionier* stroomopwaarts; de *Pelikaan* bleef op de terugkomst wachten om de *Pionier* terug te brengen naar Manokwari, en *Edi* en *Java* vertrokken naar de Humboldt-baai. Hr. Ms. *Edi* vulde hier 17 September den kolenvoorraad aan en stoomde via de Wakdé-eilanden en Padeaido-eilanden naar Manokwari, waar 23 September geankerd werd. 25 September werd de reede weder verlaten en met het politie- en communicatie-vaartuig *Amboina* op sleeper naar Ternate vertrokken. Via Middelburg en straat Sagoein werd Ternate in den nacht van 28 op 29 September bereikt en na hier den kolenvoorraad aangevuld te hebben den 30sten vertrokken naar Menado, waar 1 October geankerd werd.

Hr. Ms. *Koetei*. Deze bodem werd van aanvang verslagjaar tot 16 November 1909 gecommandeerd door den luitenant ter zee der 1ste klasse P. TE VELTRUP en daarna tot 26 Februari 1910 respectievelijk tot einde verslagjaar door zijne ranggenooten G. R. J. HAENTJENS DEKKER en C. D. DE HAES.

Bij den aanvang van het verslagjaar vertoefde de *Koetei* te Taliwang, waar schietoefeningen gehouden werden. 4 October werd via Boeleleng naar Soerabaja teruggekeerd en, na daar van 9—15 October vertoefd te hebben, naar straat Laoet vertrokken, ten einde een onderzoek in te stellen naar een aldaar gerapporteerd rif. 28 October hiermede gereed zijnde, werd via Kota Baroe en Makasser 5 November te Soerabaja terruggekeerd, waar het schip in timmering werd opgenomen.

Na gereedheid werd het schip aangewezen Hr. Ms. *Edi* tijdelijk

ter Noordkust van Nieuw-Guinea te vervangen. Den 4den December werd Soerabaja verlaten, daarbij het ten behoeve van het exploratie-detachement aan de Humboldt-baai aangekochte stoomscheepje *Istandania* (later verdoopt in *Grensjager*) op sleeper medenemende. Na van 11—15 December te Ternate vertoefd en aldaar den dienst van Hr. Ms. *Edi* overgenomen te hebben, werd 19 December Manokwari bereikt en 21 December de reis naar de Humboldt-baai voortgezet, waar 25 December vóór het bivak Hollandia geankerd en de *Istandania* afgeleverd werd.

28 December werd de terugreis naar Manokwari aanvaard, waar 30 December een 12-tal van de Humboldt-baai medegenomen zieken ontscheept werd, ten einde in vereeniging met het politie- en communicatie-vaartuig *Pionier* een deel van het voor exploratie der Mamberamo-rivier bestemde detachement over te voeren. Op 2 Januari werd naar de Mamberamo vertrokken en op 4 en 5 Januari deze rivier opgevaren om vervolgens het detachement en de goederen op de voor het bivak uitgekozen plaats te debarkeeren. Den 7den Januari keerde Hr. Ms. *Koetei* naar Manokwari terug om daar tot 16 Januari te blijven en daarna in vereeniging met het gouvernements-stoomschip *Pelikaan* en het stoomschip *Van Noort* der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij het achtergelaten deel van het exploratie-detachement ook naar de Mamberamo over te brengen.

In de monding der rivier werden de menschen en goederen van de paketboot op *Koetei* en *Pelikaan* overgebracht en stoomden deze beide schepen verder de rivier op tot het bivak, waar een en ander weder ontscheept werd.

23 Januari te Manokwari teruggekeerd, werd deze plaats 25 Januari na inscheping van 28 zieken verlaten en 27 Januari ter reede Ternate geankerd.

Van 30 Januari—3 Februari werd een tocht naar Gorontalo en terug gemaakt tot verzending van eenige telegrammen.

Den 10den Februari kwam Hr. Ms. *Edi* te Ternate terug en werd de dienst ter Noordkust van Nieuw-Guinea weder aan dezen bodem overgegeven, terwijl Hr. Ms. *Koetei* thans aangewezen werd voor de bekruising der Westkust van dat eiland en ter eventueele assistentie van het daar exploreerende detachement.

11 Februari werd nu naar Ambon gestoomd en daar van 13—17 Februari verbleven, om vervolgens met het door Hr. Ms. *Edi* hier achtergelaten politie- en communicatie-vaartuig *Bensbach* op sleeper naar Fakfak te vertrekken.

Hier aangekomen, werd op verzoek van den commandant van het exploratie-detachement 21 Februari naar Toeal (Kei-eilanden) vertrokken, ten einde eenige leden van dat detachement in de gelegenheid te stellen aldaar de noodige prauwen aan te koopen.

Van 22—24 Februari werd hier vertoefd en vervolgens naar Ambon teruggekeerd. Den 1sten Maart maakte het schip een tocht naar Kairatoe en terug tot het afhalen van eenige reizigers.

3 Maart werd naar Toeal vertrokken, dat 5 Maart bereikt werd. De inmiddels aangekochte prauwen werden aan boord genomen en 6 Maart naar Fakfak vertrokken.

Den 7den d. a. v. daar aangekomen, werd 9 Maart naar Ternate vertrokken tot het afhalen van eenig personeel. Na hier van 12—18 Maart verbleven te hebben werd naar Fakfak teruggekeerd en hier in den nacht van 20 Maart geankerd. Van 22—24 Maart werd een tocht gemaakt naar Kaimana en terug tot het derwaarts overvoeren van een deel van het exploratie-detachement.

Op 26 Maart werd via Lahakia naar de Omba-rivier vertrokken en aldaar een stoomsloep, 9 prauwen, goederen en vivres, benevens een ander deel van het exploratie-detachement ontscheept. Op 30 Maart werd voor bestuursdoeleinden naar de Mimika-rivier en op 1 April naar de Kapia-rivier gestoomd, op welke beide rivieren door den assistent-resident met de gewapende sloepen een tocht gemaakt werd. Vervolgens werd via de Omba-rivier naar Fakfak teruggekeerd, dat 4 April bereikt werd, om daarna naar Ambon te stoomen, waar 6 April gemeerd werd.

Na aanvulling van den kolenvoorraad werd den volgenden dag weder naar de Omba-rivier teruggekeerd, alhier op 10 April het detachement geëmbarkeerd en vervolgens via de Kajoe-Merah-baai naar Kaimana, waar het detachement 11 April overging op de *Bensbach*.

12 April vertrok het schip naar de Kamran-baai en de Ombwaller-rivier en werd eerst door de sloepen en daarna ook door het schip een tocht op die rivier gemaakt.

15 April werd door de sloepen ook een tocht gemaakt op de Irimawa-rivier. Den volgenden dag werd de ligging van eenige eilandjes in de Kamran-baai bepaald om daarna via Kaimana naar de Kajoe-Merah-baai te stoomen, waar 18 April schietoefeningen werden gehouden. Vervolgens werd via Toeal naar Ambon teruggekeerd, waar van 21—26 April vertoefd werd, om daarna weder door straat Kefing naar Fakfak te stoomen.

29 April werd deze plaats weder verlaten en naar Kaimana gestoomd tot het derwaarts overvoeren van het exploratie-detachement met 9 prauwen, stoomsloep en vivres, terwijl een deel van het detachement 2 Mei ontscheept werd bij de Ombwaller-rivier. Daarna werd via Kaimana, waar schietoefeningen werden gehouden, op 5 Mei te Fakfak teruggekeerd. Van 7—12 Mei werd ten behoeve van het binnenlandsch bestuur een tocht gemaakt naar Kokas, Segar, Noesawammer, Maninoesa en Terof.

15 Mei werd Fakfak weder verlaten en tot het overbrengen van telegrammen via Ambon en Ternate naar Gorontalo gestoomd, waar het schip 21 Mei aankwam. 23 Mei werd weder via Ambon naar Fakfak teruggekeerd en na eenige dagen besteed te hebben aan de opname der reede van die plaats, 1 Juni voor bestuursdoeleinden naar de Mac-Chier-golf vertrokken, waar tevens schietoefeningen met geschut gehouden werden.

Van 7—9 Juni werd weder te Fakfak vertoefd en vervolgens met een deel van het exploratie-detachement naar Kaimana en naar de Berowai-rivier vertrokken. Den 11den Juni werd nabij Adi Hr. Ms. *Borneo* ontmoet en, na eene overplaatsing met dezen bodem bewerkstelligd te hebben, naar Fakfak teruggekeerd.

13 Juni werd Fakfak weder verlaten en naar Ambon gestoomd, van waar Hr. Ms. *Koetei* den volgenden dag via Makasser naar Soerabaja vertrok, waar het schip 22 Juni aankwam en den volgenden dag aan het Marine-etablissement in timmering werd opgenomen.

Na beëindiging der herstellingen werd 18 Augustus naar Bandjermasin vertrokken, waar van 20—23 Augustus vertoefd werd.

Van 24—26 Augustus werd daarna een bezoek aan Setagen gebracht en van 27—29 Augustus aan Kota Baroe, waarna naar Balik Papan gestoomd en daar 30 Augustus aan den steiger gemeerd werd.

2 September werd vertrokken naar Samarinda en na gehouden bespreking met den assistent-resident besloten, dat het schip 7 September naar de Boeloegan-rivier zou vertrekken met het oog op enkele hangende zaken in de Lucia-baai. Te Samarinda en nabij Tengaran werd de kolenvoorraad aangevuld en 7 September vertrokken naar Makajan, dat den 8 September bereikt werd.

Den volgenden morgen werd de rivier opgestoomd, geankerd bij Seilor en, daar de civiele gezaghebber afwezig was, op Maandag 12 September de rivier verder opgevaren en 16 September geankerd ter reede Tarakan. Daar de civiele gezaghebber voor Hr Ms. *Koetei* geene bijzondere diensten te verrichten had, werd Tarakan 20 September verlaten en naar Samarinda gestoomd, van welke gelegenheid gebruik gemaakt werd om de voorbereidende halfjaarlijksche schietoefeningen benevens de 24 uurs stoomproef te houden.

Vrijdag 23 September werd de kolenvoorraad te Toeagan aangevuld en nog denzelfden dag naar Samarinda vertrokken. 26 September na aankomst van de paketboot werd Samarinda verlaten met bestemming Lucia-baai, waar 28 September geankerd werd bij de Britsch-Nederlandsche grensscheiding. 29 September werd weder onder stoom gegaan en 30 September geankerd voor Lahat-Datu, in de Dawal-baai.

Hr. Ms. *Serdang*. Deze bodem werd van 1 October 1909—4 Januari

1910 gecommandeerd door den luitenant ter zee der 1ste klasse P. A. Bik, van 4 Januari—7 Februari, tijdelijk door den luitenant ter zee der 2de klasse W. C. A. Vink en na dien datum tot het einde van verslagjaar door den luitenant ter zee 1ste klasse A. F. Gooszen.

Het schip bleef aangewezen voor de proefneming der stelselmatige opleiding van inlandsche matrozen, waartoe voor dezen bodem een kruisgebied aangewezen was, bevattende het oostelijk deel der Javazee met de havenplaatsen Probolingo, Ampenan, Makasser en Bandjermasin als ververschingsplaatsen, tevens oefenterreinen. Door bijzondere omstandigheden moesten evenwel herhaalde malen diensten van dezen bodem gevergd worden, waardoor het schip buiten zijn kruisgebied gevoerd en de opleiding eenigszins onderbroken werd, waar tegenover stond, dat die diensten toch menigmaal aan de vorming der inlanders tot matroos ten goede kwamen.

In den aanvang van het verslagjaar vertoefde Hr. Ms. *Serdang* ter reede Probolingo, vertrok 21 October van daar via Soerabaja, ter aanvulling van den kolenvoorraad, naar Ampenan; 26 October daar aangekomen werd opdracht ontvangen het politie- en communicatievaartuig *Bensbach* van Ambon naar Soerabaja te sleepen.

Via Makasser werd naar Ambon gestoomd, dat 31 October bereikt en 1 November met de *Bensbach* op sleeper verlaten werd. 4 November werd Makasser bereikt, 8 November weder vandaar vertrokken en overeenkomstig gewijzigde orders naar Tandjong-Priok gestoomd, waar de *Bensbach* 12 November werd afgeleverd.

Nu kreeg het schip opdracht het te Singapore aangekochte stoomvaartuigje *Istandania* naar Soerabaja over te brengen. 15 November werd Tandjong-Priok verlaten en naar Samboe gestoomd, waar de *Istandania* op 18 November werd overgenomen en voor de reis gereedgemaakt. Op 19 en 20 November maakte de *Serdang* een reisje naar Singapore en terug ter aanvulling van den kolenvoorraad, nam vervolgens de *Istandania* op sleeper en leverde dit scheepje den 24sten November te Soerabaja af.

Na gedokt te zijn en eenige kleine herstellingen ondergaan te hebben, werd 6 December naar Probolingo teruggekeerd en hier de oefeningen met de inlandsche schepelingen regelmatig voortgezet, deels onder stoom, deels ten anker. Van 31 December—5 Januari werd te Soerabaja vertoefd ter aanvulling van den kolenvoorraad. 19 Januari werd naar Bandjermasin vertrokken en van 20—30 Januari voor oefening de rivieren in de nabijheid bevaren, waarna via Soerabaja weder naar Probolingo werd teruggekeerd. 9 Maart werd naar Makasser vertrokken, waar van 11—17 Maart vertoefd werd om daarna naar Atapoepoe te stoomen, ten einde het daar met averij liggende stoomschip der opium-regie *Argus* naar Soerabaja te sleepen. 19 Maart te

Atapoepoe aangekomen en denzelfden dag weder vertrokken, werd Soerabaja 23 Maart bereikt en den volgenden dag via de reede van Boender naar Makasser teruggekeerd. 27 Maart hier aangekomen, werd 4 April de tijding ontvangen, dat eene bende zeeroovers, vermoedelijk afkomstig van de Soeloe-eilanden, op 25 Maart met 10 prauwen eenen inval gedaan hadden nabij Lingadjang op de Noordkust van Toli-Toli.[1])

Na aanvulling van den kolenvoorraad werd den volgenden dag Makasser verlaten en via Dongala, Wani en het eiland Tampalekang naar Toli-Toli gestoomd, dat 7 April bereikt en 9 d. a. v. weder verlaten werd om een onderzoek in te stellen in Lingadjang en Belonliok, waar de inval had plaats gehad. Vervolgens werd naar de Oostkust van Borneo overgestoken en in den avond van 10 April voor Tandjong-Redeb geankerd. Den volgenden dag werd te zamen met het politie- en communicatie-vaartuig *Sophie II* met 10 pradjoerits tot het houden van huiszoekingen de rivier weder afgestoomd en den volgenden dag voor het eiland Derawan geankerd, terwijl de *Sophie* naar de andere zijde van het eiland stoomde om eventueele ontvluchting der bewoners te voorkomen. Terwijl het schip de batterij voor gebruik gereed hield, begaven de autoriteiten zich onder gewapend geleide naar den wal tot het houden van een onderzoek, waarbij bleek, dat de zeeroovers niet van hier afkomstig waren, doch vermoedelijk van het Amerikaansche eiland Simonor en dat de hoofdman een zekere Hadji Arsad moest zijn.

Na nog een onderzoek op de Bilang-Bilangan- en de Mataha-eilanden ingesteld te hebben, werd weder naar Toli-Toli vertrokken, terwijl de *Sophie II* naar Tandjong-Redeb terugkeerde. 14 April werd Toli-Toli bereikt, waarna het den volgenden dag weder verlaten werd, ten einde op eenige plaatsen in de nabijheid nog eenige getuigen te hooren en vervolgens naar Dongala te stoomen, waar 17 April Hr. Ms. *Assahan* ter reede kwam met berichten van het door dien bodem te Tarakan ingestelde onderzoek.

Na op 20 April een tocht naar Palos en terug gemaakt te hebben, werd 21 April ter aanvulling van den kolenvoorraad naar Makasser teruggekeerd.

Op 27 April werd deze reede weder verlaten en via Dongala, Tampalikang en Samantang naar Toli-Toli gestoomd, waar van 30 April tot 1 Mei vertoefd werd. Na een bezoek aan de kampongs Salompedang, Belonliok en Lingadjang, vanwaar getuigen werden medegenomen, werd nu via Derawan naar Simonor gestoomd.

---

[1]) Zie hieromtrent eveneens de verslagen der verrichtingen van Hr. Ms. *Koningin Regentes* en van den Torpedodienst.

Den 4den Mei werd Bongao, de Amerikaansche bestuursvestiging nabij Simonor, bereikt en aldaar het Amerikaansche gouvernementsstoomschip *Basilan* aangetroffen. Na met de Amerikaansche autoriteiten gehouden besprekingen, bleek, dat vermoed werd, dat de zeeroovers afkomstig zouden zijn van het nabijgelegen eiland Manoekmanka. Nog dienzelfden dag stoomde Hr. Ms. *Serdang*, gevolgd door de *Basilan* met autoriteiten, 28 politiesoldaten en inlandsche „volunteers", naar Manoekmanka. De *Serdang* legde beslag op alle prauwen, terwijl de *Basilan* de gewapende macht bij kampong Paklahatan debarkeerde, evenwel niet zoo spoedig of Hadji Arsad had kans gezien met 5 volgelingen en de geroofde goederen het bosch in te vluchten. Het binnenland werd zoo ontoegankelijk bevonden, dat meerdere troepen noodig geacht werden, weshalve de *Basilan* naar Soeloe vertrok om deze te requireeren.

Gedurende den nacht bleef Hr. Ms. *Serdang* om het eiland kruisen, daarbij met het zoeklicht werkende ter voorkoming dat prauwen zich van of naar het eiland zouden begeven.

5 Mei ontscheepte Hr. Ms. *Serdang* een luitenant ter zee met 10 man, ter bewaking der in beslag genomen prauwen, waardoor de Amerikaansche troepen geheel ter opsporing der roovers benut konden worden. 6 Mei keerde de *Basilan* met 100 man troepen terug, doch werd dit nog niet voldoende geacht, zoodat het schip weder om versterking naar Soeloe gezonden werd, terwijl Hr. Ms. *Serdang* 7 Mei naar Simonor terugstoomde om van daar meerdere inlandsche hulpbenden af te halen, terwijl het aan den wal gedebarkeerde detachement weder aan boord terugkeerde. 8 Mei kwam de *Basilan* weder ter reede, thans 120 man overvoerende, bij welker debarkement de *Serdang* behulpzaam was. Daarop begaf laatstgenoemde bodem zich naar Bongao ter gedeeltelijke aanvulling van den kolenvoorraad, waarop naar Manoekmanka werd teruggekeerd en daar de tijding ontvangen dat de 5 volgelingen zich hadden overgegeven, zoodat alleen Hadji Arsad nog opgespoord moest worden. 9 Mei werden de geroofde goederen teruggevonden en aan de, aan boord *Serdang* medegenomen, eigenaars teruggegeven.

10 Mei werd door de troepen, politiesoldaten en inlandsche hulpbenden stelselmatig het geheele eiland afgezocht, daarbij van Oost naar West alles voor zich uit drijvende. Eene sloep van de *Basilan* volgde langs de kust op de rechterflank, eenige sloepen van Hr. Ms. *Serdang* waren op de linkerflank, terwijl de *Serdang*, *Basilan* en de inmiddels ter reede aangekomen stoomschepen *Skew* en *Samar* elk een kustgedeelte bewaakten.

Te 4 u. in den namiddag bereikten de troepen het Westelijk strand zonder evenwel Hadji Arsad gevonden te hebben, die zich mogelijk

verstopt had in een der grotten in het midden van het eiland.

Van 11—13 Mei maakte Hr. Ms. *Serdang* eene reis naar Sandakan en terug, ter aanvulling van den kolenvoorraad. Teruggekeerd te Manoekmanka, werd besloten het verder zoeken naar den vluchteling over te laten aan de inlandsche hulpbenden.

17 Mei vertrok Hr. Ms. *Serdang* via Toli-Toli en Dongala naar Makasser, waar 22 Mei ter reede geankerd werd.

In verband met den wensch van het Marine-bestuur om ook Menadoneezen en Amboneezen aan te nemen als inlandsch personeel voor de vloot, vertrok deze bodem 6 Juni van Makasser via Boeton naar Amboina, dat 11 Juni bereikt werd. Reeds spoedig na de bekendmaking door het civiel bestuur, dat de gelegenheid tot het aangaan eener verbintenis bij de zeemacht voor Amboneezen was opengesteld, meldden zich daarvoor vele liefhebbers aan, waarvan het grootste deel zich echter weer terugtrok, nadat zij vernomen hadden, dat ze niet als bij het leger een afzonderlijk korps zouden vormen, doch als gewone inlandsche schepelingen zouden worden aangenomen.

Respectievelijk op 20 en 24 Juni werden met een 5-tal Amboneezen in extra-schafting tochten gemaakt naar Banda-Neira en Saparoea, waarvan 27 Juni te Amboina werd teruggekeerd en waarna 11 man werden aangenomen als lichtmatroos.

Den 4den Juli werd Ambon verlaten en via de Bima-baai en de reede van Ampenan naar Soerabaja vertrokken, terwijl deze reis tevens benut werd tot het houden van schietoefeningen.

Den 13den Juli te Soerabaja aangekomen, werd het schip aldaar in herstelling opgenomen, terwijl de bemanning debarkeerde.

Den 6den Augustus waren de herstellingen afgeloopen en embarkeerde de equipage weder, waarna 10 Augustus naar Bawean vertrokken en daar van 11—14 Augustus vertoefd werd. Na een kort bezoek aan Soerabaja werd die plaats 15 Augustus weder verlaten en naar Padang vertrokken, waar 19 Augustus in de Emma-haven geankerd werd. Het doel van dit bezoek was om ook te Padang de gelegenheid tot dienstneming bij de zeemacht te openen. Door het gewestelijk bestuur werd hieraan de noodige bekendheid gegeven. Slechts 2 schepelingen werden aangenomen en daarna 5 September van Emma-haven vertrokken met bestemming Tandjong-Priok, waar op 7 September in de haven gemeerd werd. Van 7 tot 22 September verbleef het schip te Priok en werd eenige malen naar buiten gestoomd tot het houden van oefeningen.

Na den kolenvoorraad aangevuld te hebben, werd Priok 22 September verlaten en via Soerabaja vertrokken naar Kotta-Baroe, welke plaats 29 September bereikt werd en waar de kolenvoorraad aangevuld werd.

Hr. Ms. *Siboga*. Deze bodem stond van 1 October 1909 tot 1 Februari 1910 onder bevel van den luitenant ter zee der 1ste klasse Jhr. C. HOOFT GRAAFLAND, van 1—25 Februari tijdelijk onder dat van den luitenant ter zee der 2de klasse H. G. VAN STEYN en na dien datum onder dat van den luitenant ter zee der 1ste klasse C. J. VAN DER HEGGE SPIES.

Bij den aanvang van het verslagjaar kruiste Hr. Ms. *Siboga* ter Westkust Sumatra, met Padang als ververschingsplaats. Gedurende de maanden October en November en de eerste helft van December bleef het schip in deze wateren en bezocht o. m. Tello, Telok Dalem, Sikakap, de Simalapeh-baai, Saibi, de Tabekat-baai en Telok Betong. Wegens urgente reparatie aan B.B.'s ketel werd 14 December naar Soerabaja vertrokken, waar deze bodem 16 December aankwam en vervolgens van 18 December—8 Januari bij het Marine-etablissement in herstelling werd opgenomen.

Den 17den Januari werd met de *Bromo* op sleeper naar Poeloe Laoet vertrokken en 19 Januari voor Setagen geankerd. De *Bromo* werd hier met 800 ton kolen beladen en 22 Januari weder door Hr. Ms. *Siboga* overgevoerd naar Makasser, waar men 24 Januari aankwam en 26 Januari de *Bromo* ter verdere overvoer naar Merauké aan Hr. Ms. *Holland* overgaf, waarna Hr. Ms. *Siboga* 28 Januari naar Soerabaja terugkeerde, waar van 30 Januari—8 Maart verbleven werd. Gedurende dit tijdsverloop was het grootste deel der equipage overgegaan op Hr. Ms. *Assahan*, met welken bodem proeven met verspermijnen genomen moesten worden. Nadat deze proeven op 4 Maart geëindigd waren en de equipage aan boord teruggekeerd was, werd Soerabaja 8 Maart verlaten en 10 Maart in de haven van Tandjong Priok gemeerd, in afwachting van de plannen der regeering om dit schip eene vlagvertoon-reis naar Siam te laten maken. Inmiddels werden van uit deze haven kleine tochten tot het houden van schietoefeningen, stoomproeven, enz. gemaakt; zoo van 16—19 Maart en van 21—25 Maart in de Javazee en naar Cheribon, van 29 Maart—1 April naar de Lampongen Semangka-baaien, van 4—8 April naar straat Soenda en Java's Zuidkust, van 12—14, van 20—23 en van 25—28 April in de Javazee en door de Duizend Eilanden.

In den aanvang van Mei werd bericht ontvangen, dat de gezondheidstoestand te Bangkok een bezoek aan die plaats thans onraadzaam maakte, zoodat de plannen voor eene reis daarheen voorloopig uitgesteld moesten worden. Hr. Ms. *Siboga* trok 10 Mei naar Soerabaja, waar het schip den 23sten d. a. v. buiten dienst werd gesteld en vervangen door Hr. Ms. *Mataram*.

Hr. Ms. *Mataram*. Het commando over dezen bodem werd opgedragen aan den luitenant ter zee der 1ste klasse G. HOOGENRAAD.

Na gedokt en voor den dienst gereed gemaakt te zijn, werd 30 Mei een proeftocht onder stoom gemaakt en vervolgens weder ter reede geankerd.

Gedurende de eerste helft der maand Juni werd een tocht door de Javazee en aangrenzende vaarwaters gemaakt en daarbij van 7—10 Juni te Boeleleng, van 12—14 te Bandjermasin en van 15—17 Juni te Probolingo vertoefd. Daarna moest naar Soerabaja teruggekeerd worden, ten einde aldaar eenige herstellingen aan de ketels te doen verrichten, waarmede men 9 Juli gereed kwam.

Het schip werd nu aangewezen om Hr. Ms. *Koetei* ter Westkust van Nieuw-Guinea te vervangen, waartoe 13 Juli van Soerabaja via Ampenan en Makasser naar Ambon vertrokken werd, welke plaats 20 Juli bereikt werd. 23 Juli werd naar Fakfak vertrokken, aldaar van 25—27 Juli vertoefd, om vervolgens van 27—30 Juli voor bestuursdoeleinden een tocht naar de Tritonbaai en terug te maken. Van 1—10 Augustus werd eene reis gemaakt naar de Mac-Chier-golf, waarbij verschillende rivieren met stoomsloep en vlet werden opgevaren.

Den 13den Augustus werd ter overvoer van goederen van het exploratie-detachement naar Kokas gestoomd, om van daar naar Ambon terug te keeren, waar 15 Augustus ter reede werd geankerd. 21 Augustus werd weder naar Fakfak teruggestoomd, dat 23 Augustus bereikt en denzelfden dag weder verlaten werd om een deel van het exploratie-detachement van Kokas te halen en naar Fakfak terug te voeren. 26 Augustus werd deze plaats weder verlaten en in verband met de werkzaamheden van het exploratie-detachement naar Kaimana, Lobo Timboko, Terai en Lomira gestoomd, waarna 2 September te Fakfak werd teruggekeerd.

5 September werd naar Ambon gestoomd, dat den 6den bereikt werd, ten einde den kolenvoorraad aan te vullen. 12 September hiermede gereed zijnde, vertrok het schip nog denzelfden dag naar Fakfak en maakte van 15 tot 18 September eene reis naar Bira via Kokas, om aldaar den gezaghebber in de gelegenheid te stellen, eenige dringende bestuurszaken af te doen.

20 September vertrok het schip ten dienste van het exploratie-detachement naar de Bira-rivier en Telok-Beran, waar voor de Kasoeri-rivier geankerd werd, stoomsloep en vlet de rivier opvoeren en in Kampong Wami het exploratie-detachement, dat over land gegaan was, werd aangetroffen. Levensmiddelen werden gedebarkeerd en toen de stoomsloep en vlet weder aan boord waren, werd 23 September vertrokken naar de Sigarai-rivier.

De *Bensbach*, met een gedeelte van de landingsdivisie aan boord, bewees hier goede diensten bij het regelen van bestuursaangelegenheden en toen dit afgeloopen was, vertrok Hr. Ms. *Mataram* 29 Sep-

tember naar de Bombarai- en Otawiri-rivier om levensmiddelen aan het exploratie-detachement te brengen en daarna naar Fakfak terug te keeren, waar 2 October geankerd werd.

Hr. Ms. *Wachtschip*. De wachtschipsdienst ter reede Soerabaja bleef opgedragen aan Hr. Ms. *Koning der Nederlanden*, waarover het bevel van 1 October—8 December 1909 gevoerd werd door den kapitein ter zee J. A. A. C. Ridder VAN RAPPARD; van 8 December 1909—2 Maart 1910 door den kapitein-luitenant ter zee A. J. VAN STOCKUM; van 2 Maart—19 Mei door den luitenant ter zee der 1ste klasse H. S. SUERMONDT en van 19 Mei—einde verslagjaar door den kapitein-luitenant ter zee C. H. DE LUSSANET DE LA SABLONIÈRE.

Hr. Ms. *Torpedodienst*. De torpedodienst te Soerabaja werd van den aanvang van dit verslagjaar tot 8 December d. a. v. gecommandeerd door den kapitein-luitenant ter zee A. J. VAN STOCKUM, na dien datum tot 9 Augustus 1910 door den luitenant ter zee der 1ste klasse A. PIEREN, daarna tot het einde verslagjaar tijdelijk door diens rang-genoot F. J. VAN DER ESCH.

Van af 25 Juli 1910 was een officier-machinist der 2de klasse bij den torpedodienst gedetacheerd voor toezicht op ketels en machines der booten.

Geregeld was eene groep van 3 booten in de vaart en bovendien eene 4de boot voor eene proefneming ten opzichte van opleiding van inlandsche matrozen tot torpedist en voor algemeene diensten.

De vaarwaters nabij Soerabaja werden geregeld, zoowel over dag als bij donker, bevaren, zooveel mogelijk door eene groep van 3 booten. Tevens werden deze vaaroefeningen dienstbaar gemaakt aan het tegengaan van zeerooverij, waarvan het evenmin als vorige aren gelukken mocht delicten te constateeren.

Tochten van langeren duur of voor andere doeleinden werden gemaakt:

op 1, 4, 6, 11 en 12 October naar straat Madoera, tot het houden van schijnlanceeringen tegen Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden*;

van 8—12 November door Hr. Ms. *Hydra*, met Hr. Ms. *Assahan*, naar straat Bali;

van 16—19 November door Hr. Ms. *Python* en *Minotaurus* naar Gili Woetak, tot het houden van schietoefeningen met geschut, waarbij laatstgenoemde boot 18 November op het kustrif van Gili Radja liep en belangrijke averij aan de voortstuwingsorganen op deed;

van 6—10 December door Hr. Ms. *Python* en *Minotaurus* naar Gili Woetak, tot het houden van schietoefeningen met geschut;

op 6 en 7 Januari door Hr. Ms. *Hydra* en op 7 en 8 Januari door Hr. Ms. *Python* naar de, nabij Mandalika liggende, *Noordbrabant* tot het onderhouden van communicatie tusschen dien bodem en Hr. Ms. wachtschip;

van 21—22 Januari door Hr. Ms. *Krokodil*, *Draak* en *Zeeslang* naar Kalianget, ten einde een geschikt terrein te zoeken voor het nemen van springproeven met de torpedo's van Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden*;

van 14—16 Februari en van 24—26 Februari door dezelfde groep respectievelijk naar Kalianget en Gili Woetak, voor de halfjaarlijksche schietoefeningen met geschut, en naar den Kangean-Archipel;

van 7—8 Maart door Hr. Ms. *Scylla* naar Probolingo;

van 21—23 Maart door Hr. Ms. *Krokodil*, *Zeeslang* en *Scylla* naar Kalianget, tot het houden van schietoefeningen met geschut;

van 2 April—5 Mei door Hr. Ms. *Krokodil*, *Draak* en *Scylla*, met Hr. Ms. *Assahan*, naar Makasser, met de bedoeling om van daaruit aanvalsoefeningen op laatstgenoemden bodem te houden. De reis naar Makasser werd via Bima gemaakt, waar van 3—4 April vertoefd werd, zoodat Makasser 5 April bereikt werd, waar de tijding ontvangen werd van den door zeeroovers nabij Toli-Toli gedanen inval.[1])

Na aanvulling der kolenvoorraden vertrok Hr. Ms. *Assahan* met de groep torpedobooten 7 April via Dongala naar Toli-Toli, waar vernomen werd, dat de *Serdang* met de autoriteiten reeds naar de Oostkust van Borneo was vertrokken, ter opsporing van de zeeroovers.

11 April werd daarom de terugweg naar Makasser aanvaard, doch onderweg het gouvernements-stoomschip *Dog* ontmoet, dat een verzoek van den gouverneur van Celebes overbracht om naar Tarakan over te steken, in verband met een mogelijk bezoek der zeeroovers aan die plaats. De groep torpedobooten keerde daarop via Mamoedjoe en Paré-Paré naar Makasser terug, terwijl Hr. Ms. *Assahan* naar Tarakan vertrok en daar 12 April aankwam. Daar deze plaats van voldoende middelen tot eventueele verdediging voorzien was, werd 13 April naar de Coure-baai gestoomd en daar 14 April de kolenvoorraad aangevuld om vervolgens naar Tawao te stoomen, ten einde te trachten van de Engelsche autoriteiten nadere inlichtingen omtrent de zeeroovers te verkrijgen. Er was hier evenwel dienaangaande niets bekend, zoodat Hr. Ms. *Assahan* weder via Toli-Toli en Dongala naar Makasser terugkeerde, waar men 18 Mei aankwam. Tot 2 Mei werden met de groep torpedobooten aanvalsoefeningen gehouden met Hr. Ms. *Assahan* als doel en daarna via Ampenan naar Soerabaja teruggekeerd.

---

[1]) Zie hieromtrent ook de verslagen der verrichtingen van Hr. Ms. *Koningin Regentes* en van Hr. Ms. *Serdang*.

Van 9—14 en van 23—28 Mei gingen Hr. Ms. *Scylla*, *Draak* en *Zeeslang* naar Ampenan tot het houden van gezamenlijke oefeningen met het eskader.

Van 6—11 Juni, van 27 Juni—7 Juli en van 11—15 Juli oefenden Hr. Ms. *Krokodil*, *Draak* en *Scylla*.

Van 29 Augustus—10 September en van 17—24 September gingen Hr. Ms. *Python*, *Sphynx* en *Minotaurus* naar Ampenan voor gelijk doel. Door Hr. Ms. *Minotaurus* en *Hydra* werden bovendien nog de vaarwaters van Soerabaja meermalen afzonderlijk bevaren, terwijl tijdens het verblijf der groepen te Ampenan overdag en bij donker de baaien aan de Westkust van Lombok en op de reizen Ampenan-Soerabaja verscheidene malen de Banjoeweaan-baai werd aangedaan.

Gedurende de maanden Februari, Juli en September 1910 werden met Hr. Ms. *Assahan* proefnemingen met verspermijnen genomen, waartoe telkenmale officieren en schepelingen van andere bodems aan boord van dit schip werden gedetacheerd.

Schepen bestemd voor hydrographische opneming.

Hr. Ms. *Van Doorn*. Het bevel over dezen bodem werd van 1 October 1909—19 Februari 1910 gevoerd door den luitenant ter zee der 1ste klasse J. L. H. Luymes, na dien datum tot einde verslagjaar door zijnen ranggenoot P. C. Coops.

Bij den aanvang van dit verslagjaar lag het schip in herstelling te Soerabaja; 7 October werd deze plaats verlaten en via Singaradja naar het opnemingsterrein vertrokken, waarbij geregeld te Koepang verversch en te Hansisi kolen geladen werd. In de maanden October, November en December 1909 werden de Solor-eilanden bewerkt, in Januari 1910 de Z.O.kust Soemba, in Februari de N.O.kust van dat eiland, in Maart, April en Mei de Savoe-eilanden, vervolgens tot einde verslagjaar de wateren nabij Timor.

Hr. Ms. *Van Gogh*. Het bevel over dezen bodem werd van 1 October—11 December 1909 gevoerd door den luitenant ter zee der 1ste klasse L. H. G. Krol, na dien datum door zijnen ranggenoot F. C. Brust.

De opname der Westkust van Sumatra werd voortgezet, daarbij geregeld de Emmahaven ter verversching en aanvulling van den kolenvoorraad bezoekende.

Van 6—15 Maart en van 23 September tot einde verslagjaar werd te Sabang vertoefd, gedurende welken tijd het schip gedokt werd en periodieke herstellingen onderging.

Hr. Ms. *Borneo*. Deze bodem, onder bevel van den luitenant ter zee

der 1ste klasse O. H. VAN PERSIJN, bleef gedurende de maanden October, November en December werkzaam aan de opname der Aroeeilanden, waarbij Dobo en eene enkele maal Ambon als ververschingshaven werden bezocht. Van 19 Januari—9 Maart werd te Soerabaja verbleven, gedurende welken tijd het schip in timmering werd opgenomen bij het Marine-etablissement en de equipage in de gebouwen debarkeerde.

Na gereedheid werd Soerabaja 9 Maart verlaten en daarna van 10—22 Maart ter reede Banjoewangi vertoefd, ten einde eene nieuwe opname dier reede te vervaardigen. Daarna vertrok het schip via Ambon naar de Westkust van Nieuw-Guinea, ten einde eene opname van de vaarwaters nabij Kaimana te bewerkstelligen. Ambon werd gedurende deze opname als ververschingsplaats bezocht.

Hr. Ms. *Lombok*. Deze bodem, onder bevel van den luitenant ter zee der 1ste klasse D. E. KEUS, arbeidde gedurende verslagjaar aan verschillende grootere en kleinere opnamen. Gedurende de maanden October, November en December 1909 en April 1910 werd aan de opname der Oostkust van Banka gewerkt, terwijl daartusschen eene opname der reede van Muntok en gedurende de maanden Januari en Februari opnamen van de mondingen der Palembang- en Djambirivieren verricht werden.

Een deel van de bemanning van dezen bodem werd van 15 October 1909—18 Februari 1910 geplaatst op het politie- en communicatievaartuig *Robbert*, gedurende welken tijd eene opname van de Djambirivier plaats had.

Van 22 Februari tot 22 Maart vertoefde Hr. Ms. *Lombok* te Tandjong-Priok, ten einde bij de Droogdok-Maatschappij aldaar gedokt en hersteld te worden. In den aanvang van Mei kreeg het schip de opdracht naar Bali te vertrekken, ten einde de geul van Benoa op te nemen, hetgeen van 12—24 Mei geschiedde. Vervolgens werd naar Soerabaja vertrokken tot het ondergaan van eenige herstellingen en daarna werd van 4—16 Juni de kust van Rembang nabij de hoeken Beudoh en Leran opgenomen. Via Tandjong-Priok, waar van 19—21 Juni verbleven werd, vertrok het schip thans naar Palembang, waar van 23—28 Juni vertoefd werd, en keerde daarna terug naar het terrein ter Oostkust Banka. 28 Juli werd dit terrein weder verlaten, van 30 Juli—8 Augustus te Palembang ververscht en vervolgens naar de Panei-rivier vertrokken, waar 13 Augustus met de opname werd aangevangen.

9 September werd vertrokken naar Belawan-Deli, waar tot 19 September verbleven werd, om daarna de opname weder voort te zetten. 1 October was de opname gereed en vertrok het schip naar Java.

Hr. Ms. *Havik*. Deze bodem werd 10 November 1909 in dienst gesteld voor de periodieke opname van het Oostervaarwater van Soerabaja, terwijl tevens van deze gelegenheid gebruik gemaakt werd om tijdens de najaarskentering van 1909 en de voorjaarskentering van 1910 den drempel van het Westervaarwater op te nemen, ten einde zoodoende beter de resultaten, verkregen met den slibarbeid en de stroomvangers, te kunnen nagaan. Het bevel werd van 10 November—6 December gevoerd door den luitenant ter zee der 2de klasse J. A. E. SCHENCK DE JONG, na dien datum door den luitenant ter zee der 1ste klasse C. L. VAN BUUREN.

Gedurende de maanden November 1909 en April 1910 werd aan het Westervaarwater, gedurende den overigen tijd aan het Oostervaarwater gewerkt.

Einde Augustus deze opname afgeloopen zijnde, werd de *Havik* 4 September door het inspectievaartuig *Hoofdinspecteur Zeeman* naar de kleine Kapoeas-rivier gesleept, ten einde de geul op te nemen in verband met het voornemen deze later uit te diepen.

DE NAVOLGENDE OORLOGSSCHEPEN VAN VREEMDE NATIËN BEZOCHTEN GEDURENDE DIT VERSLAGJAAR DEZEN ARCHIPEL.

Natie.	Soort schip.	Naam.	Heeft zich opgehouden te:	Datum.
Duitschland	Pantserkruiser.	*Scharnhorst.*	Sabang.	4— 7 Februari 1910.
	"	"	Padang.	10—16 " "
	"	"	Tg.-Priok.	18—21 " "
	Kruiser.	*Arcona.*	Sabang.	5— 7 " "
	"	*Leipzig.*	"	4— 7 " "
	"	"	Padang.	10—16 " "
	"	"	Tg.-Priok.	18—21 " "
	"	*Luchs*	Soerabaja.	5—12 " "
	"	"	Makasser.	16—18 " "
	"	"	Menado.	26—28 " "
	"	*Nürnberg.*	Poeloe Laoet.	17—19 September "
	Opn.vaartuig.	*Planet.*	"	17—19 " "
Engeland. .	Opn.vaartuig.	*Sealark.*	Soerabaja.	28—30 Mei "
	Kruiser.	*Astraea.*	Tg.-Priok.	25 Sept.—1 Oct. "
Japan	Kruiser.	*Aso.*	Ambon.	22—26 Februari "
	"	"	BandaNeira	27 " "
	"	"	Tg.-Priok.	19—23 Mei "
	"	*Soya.*	Ambon.	22—26 Februari "
	"	"	BandaNeira	27 " "
	"	"	Tg.-Priok.	19—23 Mei "
Oostenrijk) Hongarije)	Kruiser.	*Kais. Elisabeth.*	Tg.-Priok.	19 Jan.—8 Febr. "
	"	"	Soerabaja.	10—18 Februari "
	"	"	Makasser.	20—22 " "
Rusland . .	Transp.schip.	*Taymyr.*	Sabang.	17—23 Mei "
	"	*Waigats.*	"	17—23 " "
Siam	Kruiser.	*Makut Raja Kumar.*	Tg.-Priok.	12—17 December 1909.
Portugal . .	Kruiser.	*Vasco da Gama.*	Ambon.	25—28 September 1910.

Draadlooze Telegrafie

De in het vorig jaar genomen proeven aangaande den grootsten afstand, welke overbrugd kon worden, werden dit jaar voortgezet.

In Juli 1909 werd aan boord Hr. Ms. *Tromp* het luchtnet tijdelijk gewijzigd en gelukte het daarmede, te Soerabaja liggende, seinen over te brengen naar de ter reede Ampenan liggende *Koningin*

Regentes. De seinen van dit laatste schip, dat het gewone luchtnet voerde, konden niet door de *Tromp* gehoord worden. Deze afstand bedraagt 400 K.M., waarvan 175 K.M. over hoog bergland.

Ook de seinen van Hr. Ms. *Tromp*, te Soerabaja liggende, werden des avonds om 8 uur van 21 December 1909 gehoord door Hr Ms. *De Ruyter*, welke bodem te 4 u. A.M. van dien dag de haven van Tandjong-Priok had verlaten, en zulks niettegenstaande het feit, dat er op dat oogenblik luchtstoringen ter sterkte van 1. 2 heerschten en dat de afstand 630 K.M. bedroeg, waarvan 200 K.M. over land.

De seinmethode met verkleinde werkingssfeer werd in voorkomende gevallen steeds toegepast en bleef goed voldoen. Ten behoeve van het varen in eskaderverband met gedoofde lichten, wanneer alle seinen draadloos werden overgebracht, werd op de schepen van het Nederlandsch eskader eene leiding gelegd van seinhut naar brug, alwaar in die leiding een lampje werd aangebracht. Hierdoor kon van uit de hut het uitvoeringssein naar de brug doorgeseind worden.

Bij het vertrek van Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* naar Nederland werd het draadlooze telegrafie-station van dezen bodem te Soerabaja achtergelaten en door het opperbestuur tijdelijk ter beschikking van de Indische regeering gesteld om het zwakke station aan boord van het wachtschip te vervangen.

Daar het evenwel mogelijk geacht werd dit station door het aanbrengen van een smoorvonk-apparaat en eenige andere wijzigingen aanzienlijk grooter capaciteit te geven, en, in verband met de plannen tot oprichting van draadlooze telegrafie-stations in dezen archipel, Oost-Java binnenkort zal beschikken over een krachtig station, werd in overweging genomen het draadlooze telegrafie-station ex-*Wilhelmina* t. z. t. te Batavia op te stellen, waardoor ook in West-Java over een tamelijk krachtig station zou kunnen worden beschikt en het commandement der zeemacht de gelegenheid zoude verkrijgen rechtstreeks in contact te komen met de vloot, wat vooral met het oog op de defensie van belang kan zijn.

Een definitief voorstel aangaande deze aangelegenheid kon nog niet gedaan worden, aangezien de proefnemingen aan boord Hr. Ms. wachtschip nog niet tot een gunstig resultaat geleid hebben.

De hierboven aangestipte plannen tot oprichting van draadlooze telegrafie-stations in dezen archipel beoogen Ambon, Timor, Koepang en Sitobondo van gouvernementswege van dergelijke stations te voorzien, terwijl in verband met de uitrusting met een draadloos station der stoomschepen van de maatschappijen „Nederland" en „Rotterdamsche Lloyd", welk voorbeeld vrij zeker door meerdere maatschappijen zal worden gevolgd, ook de oprichting van een draadloos station te Sabang in het voornemen ligt.

Door de Bataafsche Petroleum-Maatschappij werd concessie gevraagd en verkregen tot oprichting van stations te Balik, Papan en Tarakan.

Door de groote uitbreiding van het aantal draadlooze stations in dezen archipel is het te verwachten, dat ook weldra meerdere gegevens omtrent de in de tropen zoo lastige luchtstoringen zullen worden verkregen.

De reeds in het vorig jaarverslag hieromtrent vermelde waarnemingen werden voorgezet.

Hr. Ms. *De Ruyter* in de maanden November en December 1909 en Januari en Februari 1910 van tijd tot tijd ter reede Cheribon vertoevende, zette de in het vorig jaarverslag vermelde waarnemingen van Hr. Ms. *Tromp* aldaar voort. Thans werd bevonden, dat van des namiddags 3 uur tot des nachts 2 uur de luchtstoringen krachtiger waren dan l. 2.7, zoodat gedurende die uren geene draadlooze correspondentie gevoerd kon worden.

De storingen bereikten haar minimum (1.3) te 8 uur voormiddags.

Ook door Hr. Ms. *Noordbrabant* werden dergelijke waarnemingen verricht; de bewegingen van dezen bodem waren wel is waar oorzaak dat van meerdere plaatsen gegevens verkregen werden, doch uit den aard der zaak loopen deze over kleinere tijdvakken, waardoor de graad van nauwkeurigheid minder groot geacht moet worden.

De volgende gegevens werden door dezen bodem verkregen:

niet geseind kon worden:

te Soerabaja (Februari) van 2—8 uur namiddags,
te Rembang (1e helft Januari) van 2—10 uur namiddags,
„ „ (2e „ „) „ 11 uur v. m.—10 uur namiddags,
„ Cheribon (Februari en Maart) van 2—10 uur namiddags,
„ Tandjong-Priok (Februari) „ 4— 7 „ „
„ „ (1e helft Maart) „ 2—10 „ „

terwijl in laatstgenoemde plaats in de 2e helft van Maart de luchtstoringen in het geheel niet boven l. 2.7 kwamen, zoodat steeds geseind kon worden.

Door Hr. Ms. *Holland* werd waargenomen, dat in Tandjong-Priok in de 1ste helft van Januari de storingen niet boven l. 2 kwamen en dat te Soerabaja in de 2de helft dier maand van 2—6 uur namiddags niet geseind kon worden.

Deze bodem verrichtte daarna waarnemingen te Makasser, Ambon en Ternate, waar geene sterkere storingen dan l. 1. werden ondervonden, terwijl gedurende een verblijf in de nabijheid der Aroe-eilanden niets van luchtstoringen bemerkt werd.

Ook de in de nabijheid van den Indischen Archipel gelegen landen beginnen met oprichting van draadlooze telegrafie-stations. Zoo bestaat thans reeds een station te Manila, dat evenwel uitsluitend ten gebruike van leger en vloot is.

Australië heeft plannen tot oprichting van stations om de nabij gelegen eilanden met het vaste land in verbinding te brengen. De plaatsen met de werkingssfeeren volgen hieronder:

Fremantle	1000	zeemijl.
Sydney	1250	„
Cape York	340	„
Port Moresky (Nieuw Guinea)	340	„
Doubtless Bay (Nieuw Zeeland)	1250	„
Suva (Fiji Islands)	1000	„
Ocean Island	1000	„
Tulagi (Solomon Islands)	500	„
Vila (New Hebrides)	500	„

Het in het vorig jaarverslag vermelde omtrent het veelvuldig doorslaan van Leidsche flesschen kwam thans niet meer voor. Aan boord Hr. Ms. *Koningin Regentes* braken echter gedurende het schijfschieten met geschut eenige flesschen.

Reis van het Nederlandsch eskader in Oost-Indië, bestaande uit de pantserschepen *De Ruyter*, *Koningin Regentes* en *Tromp* naar de Oost-Aziatische wateren.

Eskader-commandant: Kapitein ter zee G. F. TYDEMAN, aan boord Hr. Ms. *De Ruyter*.

1°. Nautisch gedeelte.

Nadat de schepen *De Ruyter*, *Koningin Regentes* en *Tromp*, respectievelijk onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee P. H. VAN VOORTHUYSEN en de kapiteins ter zee F. PINKE en J. W. TERMIJTELEN, te Soerabaja enkele kleine voorzieningen hadden ondergaan, waren zij den 9den Augustus 1909 ter reede Soerabaja gereed voor het aanvaarden der reis naar Manila, China en Japan, waarbij achtereenvolgens aangedaan werden: Manila, Hongkong, Amoy, Shanghai, Chin-Wang-Tao, Yokohama en op de terugreis wederom Hongkong.

Persoonlijke bezoeken aan regeerende vorsten en autoriteiten werden gebracht te Nanking, Peking, Tokio, Canton en Macao.

De schepen waren gevictualieerd voor 15 weken en voorzien van warme kleedingstukken, met het oog op het verblijf in koel klimaat. Voor den inlandschen schepeling was hiertoe gerekend op 2 gestreepte borstrokken, 2 normaal flanellen onderbroeken, 1 paar pompoesjes, 1 laken broek, 1 pijakker en 2 paar wollen sokken (dunne).

De kolenvoorraad der schepen bedroeg bij vertrek:

Hr. Ms.	*De Ruyter*	596	ton	bij	een	diepgang	V.	60,2	A. 58,2,
„ „	*Koningin Regentes*	625	„	„	„	„	„	60	„ 59,
„ „	*Tromp*	550	„	„	„	„	„	58	„ 59.

Den 10den Augustus werd 's morgens 5 u. 30 m. de reede van Soerabaja verlaten en door het Ooster-vaarwater naar buiten gestoomd. Terwijl bij het loodsstationsschip door Hr. Ms. *De Ruyter* nog werd rondgestoomd ter compasverifieering, werden tevens aan dit stationsschip de kooien en zakken afgedragen van nog achtergebleven schepelingen. Te 11 uur werd de reis voortgezet en, door straat Sapoedi, benoorden Prins Maurits-rif en bezuiden de Limah-eilanden, straat Makasser ingestoomd.

Op den A.M. van den 14den werd de Zuid-ingang van straat Siboetoe bereikt.

De vaart, eerst 9 mijl zijnde, later 10 mijl, werd nu tot 12 mijl opgevoerd, ten einde nog bij daglicht peiling van de Paarlbank-eilanden te verkrijgen, hetgeen echter door sterken tegenstroom niet mocht gelukken. Na te 6 u. 20 m. op den P.V. Poeloe Bongao nog op een afstand van pl.m. 30 zeemijl achteruit gepeild te hebben, werd in donker de passage tusschen Paarlbank en Dok Kan doorgevaren en pl.m. 15 zeemijlen benoorden deze passage koers gezet op het eiland Panay. 's Nachts 11 uur van den 15den Augustus werd het licht van Nogas-eiland, Zuidpunt Panay, gepasseerd en verder de op de kaarten als aanbevolen route gevolgd. De N.W.-punt van Mindoro werd den 16den Augustus P.V. gerond en beoosten Golo-eiland en op peiling der verschillende lichten naar de Manila-baai gestoomd en aldaar te 11½ uur E.W. op pl.m. 6 zeemijlen afstand der havenlichten van Manila gelijktijdig in kielwaterlinie geankerd.

Over eenige gedeelten der reis werd met 12-mijlsvaart gestoomd, ten einde, met het oog op de waargenomen verschijnselen eener verwijderde depressie en den op 16 Augustus ingetreden ongunstigen keer in de weersgesteldheid, 's nachts nog de Manila-baai te bereiken. Tevens werd de oefening om 's nachts binnen te loopen wenschelijk geacht.

Den 17den Augustus op de D.W. kwam de havenloods aan boord en konden de schepen een voor een binnen de pieren op boeien in de haven meeren. De ligging der schepen met eigen ankerketting op meerboeien, welke door particuliere stoomvaartlijnen aan ons waren afgestaan, was zeer goed. Hr. Ms. *Tromp* lag echter wat ver uit den wal.

Gebruik van eigen anker is zoo mogelijk te vermijden, daar de modderige grond cementachtig hard wordt en slecht van anker en ketting is te verwijderen.

Het weer was goed geworden en bleef tegen de verwachting zeer goed. Augustus toch loopt voor 19 regendagen te boek.

In de haven kan bij goed doorstaanden Z.W.-moesson voor kleine vaartuigen eene lastige zee staan. Voor onze stoomsloepen is minder noodig, ze als onbruikbaar voor transport te verklaren, wil men behoorlijk droog aan den wal komen en moest ook immer van eene volgsloep gebruik gemaakt worden.

Aan oorlogsschepen wordt voor het op de haven komen geen loodsgeld gevraagd; bij vertrek is een loods overbodig.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

Manila. *a* en *b*. Het Panagatan Reef, bezuiden Mindoro 121° 17' O.L. en 11° 51' N.Br., hetgeen staat aangegeven als te zijn: „covered with bushes", is thans met een aaneengesloten boomgroei bedekt en heeft geheel het voorkomen van een eilandje verkregen.

Overeenkomstig de zeilaanwijzingen werden in de Siboetoe-passage en die beoosten de Paarl-bank sterke stroomen waargenomen.

Het heet, dat Manila met Cavite de maritieme basis der Philippijnen zal worden, daar Olongapo in de Subig-baai moeilijker te verdedigen zou zijn. De eilanden aan den ingang der Manila-baai worden ook terdege versterkt en het forceeren der beide ingangen tot de baai kan wel als ondoenlijk worden geacht. De ligging van Cavite en Manila maakt ook dat deze plaatsen van uit zee niet te bombardeeren zijn. Ter landzijde is eene goede verdediging ten zeerste geboden. Het fort Mac Kinley biedt dan ook voor 3000 à 4000 man huisvesting.

De marinewerf te Cavite, 10 zeemijlen van Manila, heeft voor hare werktuigen electrische drijfkracht. Het groote drijvende dok is echter nog te Olongapo, 64 zeemijlen van Manila. Twee onderzeebooten waren op de Philippijnen, terwijl nog twee (eveneens *Holland*-type) van Amerika uitgestuurd zullen worden. Van de torpedobootjagers werd vernomen, dat de bemanning er ook aan boord huist.

c. Gedane aankoopen.

Deze geschiedden bij de firma Sherman. Het vleesch, in bevroren toestand uit Australië aangevoerd, was van zeer goede kwaliteit. De steenkolen, Pocahontas, waren door het Amerikaansche gouvernement uit Cavite geleverd en in lichters, 300 ton inhoudende, langszijde gebracht. Door tegenwerking van kolenfirma's waren moeilijk koelies te verkrijgen; het is zaak zich te voren goed te verstaan omtrent de leverantie van de vereischte kolen en de werkkrachten. Het drinkwater komt in stoomvaartuigen langszijde. Aangekocht werden voor Hr. Ms. *De Ruyter*, 97 ton drinkwater, 80 ton voedingwater en 200 ton steenkolen; Hr. Ms. *Tromp* 87 ton drinkwater, 425 ton voedingwater en 123 ton steenkolen; Hr. Ms. *Koningin Regentes* 121 ton drinkwater, 56 ton voedingwater en 200 ton steenkolen; de prijs der steenkolen bedroeg d. 5,42½ per ton; 1 d. = 2 peso; 1 peso = f 1.22½.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

In de haven van Manila waren bij aankomst geene oorlogsschepen van vreemde natiën. Ter reede hield de Amerikaansche monitor *Monterey* schietoefeningen en werden door officieren van piket bezoeken gewisseld. Het Amerikaansche gouvernement werd, zoodra op de boeien gemeerd was, gesalueerd met 21 schoten, welk saluut van het fort Santiago, liggende in het oude ommuurde gedeelte der stad, Intramuros, beantwoord werd. De bezoeken van officieelen en ceremonieelen aard waren de navolgende: Na kennisgave aan den Nederlandschen consul, den heer P. K. A. Meerkamp van Embden, van de komst van het Nederlandsch eskader, werd het bezoek van Zijnhoogedelgestrenge aan boord der 3 schepen ontvangen en dit bezoek door mij met de 3 commandanten en mijn adjudant beantwoord.

Met den Nederlandschen consul werden bezoeken afgelegd door mij, de commandanten en adjudanten bij den waarnemenden gouverneur, den vice-gouverneur W. Cameron Forbes en den volgenden dag bij den legercommandant W. P. Duvall.

Mij werd, komende in het fort Santiago, bij dezen laatste een saluut van 13 schoten gegeven.

Den dag volgende op het bezoek brachten deze autoriteiten een contrabezoek, wordende respectievelijk bij van boord gaan gesalueerd met 17 en 13 schoten.

De *Monterey*, eenige dagen later in de haven komende, salueerde mijn standaard met 11 schoten, hetgeen het vlaggeschip beantwoordde.

Met de meeste gastvrijheid en vriendschap werden wij ontvangen, getuigen tal van uitnoodigingen van de zijde van officieele personen en particulieren. Zoo gaf de Nederlandsche consul eenige malen een diner ten zijnen huize en ter onzer eere een welgeslaagde garden-party. De gouverneur noodigde mij aan een diner in de Army & Navy-club, waaraan mede de commandanten en mijn adjudant aanzaten en vele militaire en civiele autoriteiten. Ook generaal Duvall gaf een diner en de Nederlandsche kolonie een groot bal in de lokalen der Duitsche club. Van alle voornaamste clubs werden introducties ontvangen en werd ons de gelegenheid geschonken tot bezichtiging van het Meteorologisch Observatorium en de gevangenis, een boottocht werd georganiseerd over het Bai-Lake naar de stroomversnellingen van Pagsangan en een paar groote tabakfabrieken bezichtigd. Door eenige officieren werd ook nog een dansavond in de club van fort Mac Kinley bijgewoond, terwijl aan de equipage, op 3 voormiddagen telkens 150 à 200 personen, gratis de gelegenheid werd geschonken door een rit met de electrische trams Manila in oogenschouw te nemen.

Aan boord van ieder schip werden verder van den consul nog 2000 sigaren ontvangen en van eene uitgeversfirma 200 gidsen van Manila,

terwijl in het Empire Theatre voor een aantal officieren en onderofficieren bij eene bioskoopvoorstelling gratis toegang verschaft was.

Onzerzijds werden deze beleefdheden, behalve door een paar maal een lunch aan boord van het vlaggeschip, een diner aan boord Hr. Ms. *Koningin Regentes* en een lunch aan boord Hr. Ms. *Tromp*, uitgaande van eskader-commandant en commandanten, gereciproceerd door eene namiddagreceptie aan boord van Hr. Ms. *De Ruyter*, terwijl meerdere malen de officieren gasten aan hun tafel noodigden.

Voor eene uitnoodiging tot een avondfeest aan boord der *Monterey* moest door mij en de commandeerende officieren bedankt worden als samenvallend met een ander diner, doch verschillende officieren en een deel der equipage aanvaardden deze uitnoodiging dankbaar.

3°. Het schip.

Over de schepen valt geen bijzonders te vermelden; het bleken wederom zeer goed manoeuvreerbare schepen te zijn.

4°. Oefeningen.

In eskader-verband was op de reis dagelijks geoefend in manoeuvreeren; de gewone oefeningen hadden aan boord der schepen plaats.

5°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand, welke door verschillende koortsgevallen niet onverdeeld gunstig kon genoemd worden in het begin der reis, verbeterde gaandeweg.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Kort na het meeren van Hr. Ms. *Koningin Regentes* hadden wij het ongeval te betreuren, dat daar aan boord een matroos der 2e klasse uit het tuig viel en, na een tentstut getroffen te hebben, over boord geraakte en verdronk. Later aan de oppervlakte komende werd het lijk met militaire honneurs te Manila begraven, waaraan door een escorte van gelijke sterkte als het onze door het Amerikaansche gouvernement werd deelgenomen. De commandant van Hr. Ms. *Koningin Regentes* heeft den leger-commandant persoonlijk voor deze zeer op prijs gestelde deelname dank betuigd.

Amerika heeft op Luzon de ontginning der kolenmijnen, zg. Batankolen, ter hand genomen en moeten de door een Amerikaansch transportschip genomen stoomproeven zeer gunstige resultaten hebben opgeleverd.

Over het bezoek aan het Meteorologisch Observatorium, over welke inrichting reeds eene uitvoerige beschrijving te vinden is in het Jaar-

boek der Koninklijke Marine 1896/97, pag. 722 e. v., verdient nog opmerking de zich aldaar bevindende Thermomètre à distance (11 Rue Compagne première Seté des Appareils Tournier Paris XIV), welk instrument reeds bij verschillende marines in gebruik is om bv. in de hut van den officier der artillerie de temperaturen in de munitiebergplaatsen te kunnen contrôleeren.

Ook werd vermeld, dat het streven is om binnen kort op het eiland Mirados een station D. T. op te richten van zoodanige capaciteit, dat men in staat zal wezen in de geheele Chineesche zee aan schepen toegerust met D. T. van een naderenden typhoon kennis te geven.

Te Manila is tweemaal 's weeks postverbinding met Hongkong.

Men heeft in de haven voor verwijdering van asch en vuil een aschprauw te contracteeren.

De Legaspi-landing, tamelijk dicht bij de schepen, is vrij ver van het centrum der stad en kantoren, zoodat dikwijls met de sloepen naar de rivier en deze 5 minuten op werd gevaren naar een der aanlegplaatsen aan den rechter-oever.

De stad heeft een weinig grootsch en nog sterk Spaansch uiterlijk. Met het oog op aardbevingen is de gewapend beton bouw ingevoerd. Het electrische tramnet, de havenaangelegenheden en de geprojecteerde uitbreiding der stad nabij Legaspi-landing dragen reeds duidelijk de kenmerken van Amerikaansch beheer. Het te spoedig invoeren der democratische denkbeelden bij de Philippijnen wordt door velen bedenkelijk geacht, met het oog op den aanmatigenden geest, daardoor bij de inlandsche bevolking gewekt en het daardoor moeilijk verkrijgen van werkkrachten.

Eerste verblijf Hongkong.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 25sten Augustus, des namiddags te 4½ uur, werd de haven van Manila verlaten en in kielwaterlinie met 10-mijlsvaart door de Boca-Chica naar zee gestoomd. Het traject naar Hongkong, dat geene bijzonderheden opleverde, werd meerendeels met die vaart afgelegd; slechts werd gedurende eenige uren verminderd tot 6½ mijl wegens een gebrek aan B.Bs. luchtpomp van Hr. Ms. *Tromp*.

Met het dag worden van 28 Augustus werden de Lema-eilanden en de Putoi-groep verkend en vervolgens door het Tathong-Channel naar de voor oorlogsschepen bestemde reede gestoomd en aldaar geankerd. Nadat hier het saluut aan het Engelsche gouvernement was afgegeven, hetwelk een der forten beantwoordde, kwam het aanbod om te meeren op de voor Engelsche oorlogsschepen bestemde boeien, waarheen ver-

stoomd werd. De ankerketting wordt op den ketting van de boei gesloten en deze uit water geheschen ter voorkoming van beschadiging van boei en eigen boeg. Aanwezig ter reede waren de navolgende oorlogsschepen: Engelsch wachtschip *Tamar*, voerende de vlag van commodore LYON, de Portugeesche schepen *Vasco de Gama* en *Patria*, senior officer capitaine de vaisseau ALMEIDA, de Chineesche kruiser *Hai-Chew*, captain P. C. HO, en de beide Amerikaansche schepen *Helena* en *Samar*, commandanten commander BUCHANAN en ensign WITHERS.

Met deze schepen werden saluten gewisseld en over en weer bezoeken gebracht.

2°. *a.* en *b.* De zeilaanwijzingen betreffende de vaarwaters naar Hongkong geven geene aanleiding tot opmerkingen. Het in- en uitstoomen van het Oostelijke vaarwater (Lye-Mun-Channel) levert geenerlei moeielijkheid op. In tegenstelling met de gegevens in de Meteorologische tabellen, regende het gedurende ons verblijf te Hongkong in het geheel niet; het was er bijzonder warm.

De haven is een der belangrijkste van Oost-Azië en biedt eene veilige ligplaats voor een groot aantal schepen. Een afzonderlijke haven bestaat er als soort van vluchthaven voor de zeer talrijke Chineesche jonken en sampans, met het oog op typhoons.

De toegangen tot de reede zijn van zware verdedigingswerken voorzien. Stone-Cutter Island beheerscht den Westelijken toegang tot de reede. Het dok aanwezig op de marine-werf te Port Victoria is 550′ lang, bodem- en bovenbreedte resp. 70 en 120′, diepte 30′. Te Kaulung bevindt zich het Royal Naval Depot en uitgebreide kolenlaadinrichtingen. Onderzeebooten waren niet aanwezig. Het particuliere dok te Kaulung heeft de afmetingen 576′ bij 70′ en 86′ en 30′ diep. Het nieuwe droogdok in Quarry-baai is 750′ lang en 83 en 120′ breed, terwijl 2 kleinere dokken zich bevinden in Taikoktsui en Aberdeen.

Een goed beeld van vooruitgang op commercieel gebied verschaft het werkje: „Hongkong, the island of flagrant streams, an illustrated record and description of the Calong, 1909", editors „The South China Morningpost Limd. Hongkong".

c. De levensmiddelen te Hongkong werden aangekocht bij den Chineeschen handelaar A. WING, steenkolen bij de firma BLACKHEAD. Het benoodigde voor de inlanders is hier duur. De ververschingen waren van goede kwaliteit. De kolen kostten 22½ d. per ton, koers 1 d. is pl.m. f 1.07. De Cardiff-kolen van het merk „Lewis Merthyr" bleken van zeer goede kwaliteit. Aangekocht werden voor Hr. Ms. *De Ruyter*, 300 ton steenkolen, 25 ton drinkwater, 65 ton ketelvoedingwater; Hr. Ms. *Koningin Regentes*, 350 ton steenkolen, 50 ton drinkwater, 51 ton ketelvoedingwater; Hr. Ms. *Tromp*, 525 ton steenkolen, 58½ ton drinkwater.

Voor den inventaris van Hr. Ms. *Koningin Regentes* en *Tromp* werd nog een barograph aangeschaft.

d. Met den consul-generaal, den heer J. H. DE REUS, werden door mij en de commandanten de voorgeschreven bezoeken gewisseld en door ons bezoeken gebracht aan den commodore H. LYON, den acting commanding-general C. H. DARLING en den regimentschef, luit. kol. CHAMIER, en hadden over en weer de onderlinge bezoeken met commandanten en etat-majors der oorlogsschepen plaats.

Zijne Excellentie, de gouverneur Sir FREDERICK LUGARD, ontving mij met de commandanten en onzen consul-generaal in audiëntie en beantwoordde ons bezoek dienzelfden morgen, waarbij Zijne Excellentie bij vertrek van boord met 17 schoten werd gesalueerd.

Bij het ter audiëntie gaan stond bij mijn komst aan den wal eene Engelsche eerewacht met muziekkorps en vaandel, sterk pl.m. 60 man, opgesteld en werd het „Wilhelmus" gespeeld. Op daartoe gedaan aanbod werd door mij deze wacht geïnspecteerd. Voor dit eerbetoon bedankte ik persoonlijk Zijne Excellentie den gouverneur en later nog den regimentschef dier troepen.

De verjaardag van H. M. de Koningin werd op de voorgeschreven wijze gevierd, aan welke feestviering door alle ter reede aanwezige oorlogsschepen werd deelgenomen door te pavoiseeren en het op den middag afgeven van een saluut van 21 schoten. Ook het fort te Kaulung deed aan dit saluut mede. De verschillende beleefdheden, welke men ons bewees, bestonden o.m. uit een diner bij Zijne Excellentie, den gouverneur, een diner bij den commodore LYON, die op den Peak woont, een lunch bij onzen consul-generaal, terwijl op den verjaardag van H. M. de Koningin door de Nederlandsche kolonie in het Hongkonghôtel een luisterrijk feestmaal van 70 personen, waar 40 zeeofficieren aanzaten, werd gegeven.

Door het korte verblijf kon slechts op den dag van vertrek, door het aanbieden van een lunch aan boord van het vlaggeschip, aan de verschillende autoriteiten en de chefs der voornaamste Hollandsche firma's de genoten beleefdheden gedeeltelijk worden gereciproceerd.

3°. Het schip.

Over de schepen valt thans niets naders te rapporteeren.

4°. Oefeningen.

De oefeningen hadden op de gewone wijze plaats.

5°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand aan boord der schepen was vrij gunstig en gaandeweg beter geworden.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Het is geen gewoonte, dat te Hongkong een quarantaine-dokter aan boord komt, tenzij men de gele vlag voert. Op het inklaringsbiljet voor de havendirectie wordt de gezondheidstoestand vermeld. Omtrent dien ter plaatse werden door den havenmeester en van den consul-generaal de meest gunstige berichten ontvangen.

Hoewel in Hongkong het voorschrift bestaat, dat van de schepen niet meer dan 100 opvarenden gelijktijdig mogen passagieren, werd voor ons vergunning verkregen hiervan af te wijken.

AMOY.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 2den September te 5 uur voormiddags werd de reede van Hongkong verlaten en in kielwaterlinie het Oostelijke vaarwater uitgestoomd. Na het passeeren van Lam Tong werd benoorden Pedra Branca gehouden en kwam te 4 uur H.W. van 3 September Breakers Point in 't zicht. Met noordelijker koersen werd langs High Lamock en the Brothers op Chapel Island gehouden en daarna de ankerplaats te Amoy bewesten het eiland Kulang Seu juist met donker bereikt. Bij voldoende zicht is een loods onnoodig, terwijl het bij donker aan te raden is, meer naar buiten voor anker te gaan en daglicht af te te wachten.

De vaart was, met het oog op tijdig binnen komen vóór donker, gedurende dit traject op 11 mijl bepaald, kunnende dit zonder (6de) extra-ketel er bij te nemen goed volgehouden worden. De kolenvoorraden bedroegen resp. bij vertrek van Hongkong en aankomst te Amoy:

De Ruyter	583	en 514 ton.
Koningin Regentes	573	„ 494 „
Tromp	591	„ 508 „

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

a. en *b.* De zeilaanwijzingen betreffende de vaart van Hongkong naar Amoy werden doeltreffend bevonden, evenals de aanwijzingen voor het binnenloopen en aandoen van Amoy.

Bij eenigszins langdurig verblijf is het aan te raden te vertuien, waardoor voorkomen wordt, dat, bij de onregelmatige en sterke stroomen, onklaar anker en onbetrouwbaar grondvast verkregen worden, hetgeen Hr. Ms. *De Ruyter* ook ondervond.

Het weder, hoewel zeer warm, was uitstekend. De eigenlijke haven

van Amoy, tusschen Amoy-eiland en Kulang Seu, is een betrekkelijk smal vaarwater, waar veel stroom trekt; de schepen liggen daar aan boeien of vertuid. Het eigenlijke Europeesche Settlement is op Kulang Seu, waar eene afzonderlijke Europeesche gemeentehuishouding wordt gevoerd.

Als handelsplaats is Amoy achteruitgegaan, doordat de theeverscheping van Formosa, na 1900, toen dit eiland in Japansche handen overging, geheel op de Japansche havens werd verlegd. Door het groote spoorwegnet van China, dat in ontwerp gedeeltelijk reeds uitgevoerd is, te laten aansluiten op eene lijn uit Amoy, kan in de toekomst echter nog veel van het verlorene herwonnen worden. Als strategisch punt is Amoy-eiland zeer zeker belangrijk, vooral door zijne nauwe toegangen tot de reede en de goed beschutte ligplaats voor schepen van elk charter tusschen Kulang Seu en Kiu-Sung Seu. Deze toegangen zullen zeer gemakkelijk goed verdedigbaar te maken zijn. Ook door zijne ligging tegenover de Japansche havens op Formosa is een marine-station te Amoy zeer zeker aangewezen.

c. Gedane aankoopen.

Slechts weinig werd te Amoy aangekocht, het bepaalde zich tot eenige ververschingen en zoet water. Dit laatste werd uit een gezondheidsoogpunt slechts voor ketelvoedingwater of waschwater en niet als drinkwater gebezigd.

Aangekocht werden respectievelijk voor:

Hr. Ms. *De Ruyter*	28	ton	waschwater,	70	ton voedingwater.
„ „ *Koningin Regentes*	—	„	„	35	„ „
„ „ *Tromp*	28	„	„	15	„ „

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

De saluutbatterij van de Zuidzijde der stad werd nog voor zonsondergang gepasseerd en aldaar het Chineesche gouvernement met 21 schoten gesalueerd, welk saluut werd beantwoord. De Nederlandsche consul, de heer W. Kruse, een Duitscher, lid der firma Pasedag & Co., kwam den ochtend na aankomst zijn bezoek op de schepen brengen en werd bij vertrek van het vlaggeschip met 9 schoten gesalueerd. Dien avond waren ik en een aantal onzer officieren met een 16-tal inwoners aan een diner ten zijnen huize genoodigd, terwijl verder een der commandanten en ik, alsmede mijn adjudant, na een bezoek aan het Wilhelmina-hospitaal den volgenden middag, bij hem ter lunch aanzaten. Dit Amerikaansch-Nederlandsch hospitaal onder directie van een Nederlander, Amerikaansch burger, Dr. J. A. Otte, is eene stichting van de Amerikaansche Zending en wordt nog door Hollandsche fondsen gesteund. H. M. de Koningin-Moeder is patrones dezer stichting.

Opmerkelijk was het, dat eene aanzienlijke Chineesche dame, gewezen

patiënte van Dr. Otte, met de traditie brak en een bezoek bracht op een vreemd oorlogsschip, Hr. Ms. *Tromp*; wel een bewijs èn voor de populariteit èn voor het vertrouwen, dat deze geneesheer bezit van de zijde der Chineezen.

Een welgeslaagd vooravondfeest werd ons in zijn grooten tuin door den heer Mencarini, director of customs, aangeboden. Verder waren de officieren in eenige clubs geïntroduceerd en werd er nog een vriendschappelijke voetbalwedstrijd gehouden tusschen officieren en schepelingen der vloot tegen Amoy, welke wedstrijd, in aanmerking genomen de weinige onderlinge geoefendheid onzer spelers, zeer gunstig voor ons verliep. Uitslag 1—1. Aan den militairen chef te Amoy, den Ti-Tai, kon wegens diens afwezigheid geen bezoek worden gebracht. Ons bezoek aan den Tao-Tai van Amoy, den 84 jarigen Kuo-Tao-Chi, welke ceremonie geregeld was door Dr. Merz, oudste der beroeps-consuls en consul van Duitschland te Amoy, had twee dagen na aankomst plaats. Bij dit bezoek, dat door mij, de drie commandanten en mijn adjudant gebracht werd, vergezelden ons onze consul en een paar Chineesche tolken en begaven wij ons in draagstoelen, groen of blauw, naarmate men hooger of lager rang bekleedt, door de Chineesche stad naar het Yamen. Deze tocht is zeer interessant, hoewel het genoegen in dergelijke schokkende vervoermiddelen, waarbij komt de warmte, de heerschende sterk doordringende geuren en de aanblik van wat een Chinees zijn medemensch als voedsel te koop aanbiedt, betrekkelijk mag genoemd worden en sterk rooken zeker is aan te bevelen.

De ontvangst van den Tao-Tai was zeer beleefd. Op denzelfden dag werd zijn contra-bezoek aan boord Hr. Ms. *De Ruyter* gebracht, doch voor het saluut, als zijnde de rouw voor den overleden Keizer nog niet ten einde, bedankt.

3°. Het schip.

Hierover valt geen bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

Op dit traject werden geene speciale eskader-oefeningen gehouden, ten einde vóór donker Amoy te kunnen bereiken.

5°. Gezondheidstoestand.

Op aanraden van den consul werd, wegens mindere reinheid van de Chineesche stad, op eigenlijk Amoy niet gepassagierd, wel op Kulang Seu, waar echter voor den schepeling weinig vertier is.

Tevens als gezondheidsmaatregel werd bepaald, dat alleen aan boord mochten verkocht worden djeroeks en pisangs en geene andere vruchten, terwijl verboden werd aangeboden kleedingstukken te koopen, daar de mogelijkheid geenszins uitgesloten was, dat deze afkomstig konden zijn van aan pest overleden personen.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Een quarantaine-dokter kwam niet aan boord. De havenmeester verklaarde, dat Amoy, uitgezonderd voor uit Amerika komende schepen, als onbesmet verklaard was. De sloepenaanlegplaats aan de Oostzijde van het eiland Kulang Seu is aan de Ling-Tow-Jetty, welke in O.N.O.-lijke richting aangedaan moet worden, vooral met laagwater.

Als contra-beleefdheid werden den laatsten middag bij mij aan een diner aan boord van het vlaggeschip genoodigd onze consul, de heer Dr. MERZ en zijne dochter, de heer, mevrouw en mej. MENCARINI en Dr. OTTE, benevens de commandanten en eenige officieren der vloot.

SHANGHAI.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 8sten September werd 's morgens 6 u. 30 m. Amoy verlaten en bezuiden Spit-bank en buiten Dodd-Island en Ocksen om de Noord naar Shanghai gekoerst. Op de H.W. van den 10den te 2 uur was Hushan-Island bereikt en werd gestuurd naar de Steep-Island passage en door deze en de Bonham passage den 10den September 's avonds den Zuidelijken ingang van de Yangtse-monding bereikt, alwaar gedurende den nacht geankerd werd.

Een stoomloodsvaartuig bracht ons beoosten de monding den loods aan boord, waarna naar de Wusung-forten werd opgestoomd en vervolgens door het kort te voren officieel geopende New-Channel of Astraea Channel naar Shanghai. Voor schepen van 19 voet was er toen bij eenig tij voldoende water. Te 1 uur A.M. werd op aanwijzing van den harbourmaster voor de stad gemeerd, door Hr. Ms. *De Ruyter* op een boei der P. and O. line, door Hr. Ms. *Koningin Regentes* op een der Messageries Maritimes; Hr. Ms. *Tromp* moest meer bovenstroom vertuien. De restanten steenkolen bedroegen bij aankomst: Hr. Ms. *De Ruyter* 344 ton, *Koningin Regentes* 306 ton en *Tromp* 353 ton.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

a. en *b.* De getijstroomen in de passages naar en voor de Yangtse

bleken overeen te stemmen met de aanwijzingen op de kaarten. Diepten op de verschillende baren konden bij de 10-mijls vaart, welke noodig was om op goed tij en tijdstip aan te komen, met het handlood niet met voldoende nauwkeurigheid gecontrôleerd worden.

Op strategisch gebied valt niets bijzonders op te merken; eene militair geschoolde macht bezit Shanghai alleen in haar Corps Volontеers, uit verschillende nationaliteit samengesteld; overigens valt voor verdediging alleen op de aanwezige marine te rekenen. De loodsen van de „Shanghai Licensed Pilots Association" zijn ervaren en bekwame personen, zij loodsen van uiterton Zuidervaarwater tot Shanghai en omgekeerd. Voor loodsdiensten naar Nanking en Hankow zorgen andere loodsen, o.a. de Licensed Shipmasters Pilot Association „Wusung-Hankow".

De werken ter verbetering van de zeeverbinding van Shanghai waren aangenomen door de East Asiatic Dredging Co. Met name die aan de monding der Wusung, welke werken door Hollandsche ingenieurs en aannemers werden geleid, verschaften aan vele Hollandsche werklieden, voornamelijk uit de streek van Werkendam, verscheidene jaren goede verdiensten en hebben den goeden naam der Hollandsche waterbouwkundigen wederom verbreid.

Van den havenmeester werd eene kaart dier werken ontvangen en van de loodsenvereeniging „Wusung-Hankow" een stel diagrammen van waterstanden op de Yangtse. Vele wetenswaardigheden op commercieel gebied omtrent Shanghai zijn te vinden in een werkje: „Shanghai, a handbook for travellers and residents" by Rev. C. E. Darwint M. A. Editors: Kelly & Wals Limited, Shanghai, Hongkong, Singapore, Yokohama.

c. Gedane aankoopen.

De firma Cheap Jack was weder, zooals ook reeds vele malen vroeger door Nederlandsche oorlogsschepen, als leverancier aangenomen. Eene goede contrôle is echter op dezen leverancier sterk aan te raden, terwijl de prijzen niet goedkoop te noemen zijn.

Steenkolen, Cardiff, werden door de firma Melchers & Co. geleverd en waren van goede kwaliteit. De levensmiddelen waren over 't algemeen goed, vleesch zeer goed. Voor inlanders kon naar wensch ingekocht worden. De koers van den dollar bedroeg pl.m. f 1.065. Daar voorzien werd dat te Chin-Wang-Tao geene gelegenheid zou zijn voor het plaatsen van wissels, werd, à pari, te Shanghai Tientsin-geld aangekocht.

De aangekochte hoeveelheden steenkolen en drinkwater bedroegen:

Hr. Ms. *De Ruyter*	460 ton steenk.	à d. 23 de ton,	127 ton	ketelv. water.	
„ „ *Kon. Regentes*	468 „ „	vrij a/b. en	108 „	„	
„ „ *Tromp*	425 „ „	gestuwd in	59 „	„	
		de ruimen.	116 „	drinkwater.	

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Bij het opvaren van de Yangtse salueerde de tegenliggende Amerikaansche kanonneerboot *Wilmington* bij het passeeren den standaard en werd dit saluut beantwoord.

Bij de Wusung-forten werd het Chineesche gouvernement met 21 schoten gesalueerd, welk saluut beantwoord werd door een aldaar gestationeerd Chineesch oorlogsschip, hetwelk daarna den standaard salueerde. In de rivier voor de stad wordt niet gesalueerd en is het geene gewoonte officieele aanraking te houden met oorlogsschepen, welke benedenstrooms om den hoek van de rivier liggen. Het wisselen van bezoeken had plaats met de Engelsche kruisers *Astreae* en *Bramble*, de Duitsche kanonneerboot *Jaguar*, de Amerikaansche gunboat *Villalobos* en de Engelsche gunboat *Britomart*.

Kort na aankomst kwam onze waarnemende consul-generaal Mr. A. VAN DE SANDE BAKHUYSEN zijn bezoek aan boord brengen, welk bezoek den volgenden dag door mij en de commandanten gereciproceerd werd. Ook werd door mij nog een bezoek gebracht aan den deken van het consulaire corps, den heer D. SIFFERT, consul van België, die, met onze taal goed vertrouwd, zich veel ook voor de Nederlanders interesseert.

Later bracht ik met onzen consul een bezoek van niet-officieelen aard bij den consul-generaal van Engeland, den heer BARTON, naar aanleiding van verontrustende berichten omtrent het Engelsche oorlogsscheepje *Clio*, in verband met een typhoon, en bood ik aan zoo noodig den kruiser *Astreae*, welke reeds ter opsporing uitgezonden was, met een mijner schepen te assisteeren, hetgeen echter niet noodig bleek, toen bekend werd, dat de *Clio* behouden was en het uitblijven van berichten zijne oorzaak had in vernieling der telegrafische gemeenschap door den typhoon.

Op den 23sten September werd na kennisgeving gedurende een uur halfstok gevlagd, wegens de begrafenis van een Amerikaansch schepeling der *Villalobos*.

Van het voorgenomen opstoomen naar Nanking door onze schepen moest op het laatste oogenblik worden afgezien, daar het den onderkoning van Kiang-Sue door de komst van prins SHUN onmogelijk was tijdig het tijdstip bekend te maken, waarop wij verwacht konden worden, en het bericht, dat Zijne Excellentie ons op den 16den September op den lunch noodigde, daardoor op zoodanig tijdstip werd ontvangen, dat hieraan alleen gevolg kon gegeven worden door spoedig per trein naar Nanking af te reizen. Aan die reis namen, behalve onze consul en ik, de commandanten van Hr. Ms. *Koningin Regentes* en *Tromp* en mijn adjudant deel. Wij vertrokken den 15den September met den middagtrein en kwamen 's avonds ruim 7 uur te Nanking aan, waar wij in het Bridge-house-hôtel een primitief onderkomen verkregen.

Bij het feestmaal bij den onderkoning, waarbij een aantal hoogwaardigheidsbekleeders, welke de Engelsche taal spraken, en ook een drietal Chineesche zee-officieren genoodigd waren, zaten de heer VAN DE SANDE BAKHUYSEN en ik respectievelijk ter linker- en rechterzijde van den onderkoning. Het onderhoud met Zijne Excellentie had door middel van tolken plaats; er werden dronken gewisseld op Hare Majesteit de Koningin en op Zijne Majesteit den Keizer van China. Het contrabezoek had den volgenden dag in het hôtel door den brigade-generaal SUEN MING plaats. Dien avond woonden wij in Shanghai een diner bij in het Astor-house-hôtel, gegeven door het grootste deel onzer te Shanghai wonende landgenooten.

Aan vele andere uitnoodigingen als diners en lunches werd nog gevolg gegeven bij de families QUIEN, VAN DER LOO en SCHREGARDUS en onzen waarnemenden consul-generaal, terwijl de familie QUIEN nog eene namiddag-receptie en de familie VAN DER LOO eene danspartij ter onzer eere gegeven hadden.

Den Zondag, voorafgaande aan ons vertrek, was ik met de commandanten en een dertigtal officieren de gast van de East Asiatic Dredging Co., ter bezichtiging van de Wusung-werken, waar ons in een ruim woonschip een keurige lunch aangeboden werd.

De verschillende beleefdheden werden gereciproceerd door een diner aan boord van het vlaggeschip en een diner bij den commandant Hr. Ms. *Koningin Regentes*, terwijl de commandant Hr. Ms. *Tromp* een lunch gaf en aan boord van alle drie schepen dagelijks landgenooten in de longroom te gast waren. Ook hadden op een der Zondagen de onderofficieren der drie schepen eene feestelijke ontvangst op hun schip bereid voor het personeel der Dredging Co. Aan boord Hr. Ms. *Koningin Regentes* gaf de vloot een welgeslaagd „at-home".

3°. Het schip.

Hierover valt geen bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

Op het traject Amoy—Shanghai werd door Hr. Ms. *De Ruyter* en *Tromp* eene vuurleiding- en schijngevechtsoefening gehouden en werd ook gemanoeuvreerd met de schepen, ter beproeving van het ontwerpmanoeuvreerboek, eenmaal met gedoofde lichten gevaren en tevens mistboeien gesleept. Voor oliebeproeving werd gedurende 24 uur met 75 omwentelingen gestoomd, waarbij zich ieder schip zuiver aan het aantal omwentelingen, niet aan den onderlingen afstand had te houden. Te Shanghai werd den ochtend voor ons vertrek door de gecombineerde landingsdivisie een marsch door de plaats gemaakt.

5°. Gezondheidstoestand.

Vermoedelijk door het vochtige en drukkend warme weder, kwamen nog al lichte ongesteldheden en buikaandoeningen voor.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Doordat reeds te voren in Peking ons bezoek voorbereid was en het tijdstip van het bezoek aan Nanking onzeker bleef, kon gevoegelijk, na het uitvallen van het opstoomen der schepen naar Nanking, het verblijf te Shanghai niet bekort worden, te meer, daar reeds uitnoodigingen, o. a. voor het bezoek aan Wusung, waren aangenomen, waarvan de voorbereidende maatregelen veel tijd vorderden en reeds aangevangen waren.

Door regen werd het kolenladen aanmerkelijk vertraagd en in plaats van in een dag af te loopen, duurde het tot den anderen dag 's middags 12 uur.

Bij vertrek ontbrak aan boord Hr. Ms. *Koningin Regentes* de inlandsche matroos der 3de klasse GOEREM, stamboekn°. 14176, sinds 22 September van passagieren achtergebleven.

CHIN-WANG-TAO.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 28sten September, V.M 10 uur, werd na het doorkomen van den vloed ontmeerd, Shanghai verlaten en met 12-mijlsvaart de Wusung-rivier en de Yangtse afgevaren. Te 3 u. 30 m. A.M. konden de loodsen afgegeven worden en stoomde het eskader bezuiden en beoosten Amhurst Rock om de Noord. Het weer was in en buiten de Yangtse regenachtig met slecht zicht en veel wind, hetgeen nog een etmaal aldus aanhield. Op den A.M. van 30 September werd Shantung N E. Promontory gerond op pl.m. 8 mijl afstand, ten einde het felste van den tegenstroom te ontgaan, en verder door straat Liau-Ti-Shan naar Chin-Wang-Tao gekoerst. Na het saluut aan het Chineesche gouvernement, hetwelk door den kruiser *Hai Chew*, aldaar ter reede liggend, beantwoord werd, ankerden de schepen ter reede Chin-Wang-Tao te 2 u. 15 m. A.M. van den 1sten October.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

a en *b*. Omtrent het traject Shanghai—Chin-Wang-Tao kan worden vermeld, dat in overeenstemming met de zeilaanwijzingen bij Kaap Shantung vrij sterke getijstroomen werden ondervonden. De reede van

Chin-Wang-Tao is te verkiezen boven Taku, daar men op laatstgenoemde reede een zicht uit den wal ligt en derhalve de communicatie met sloepen bezwaarlijk is. Chin-Wang-Tao is 's winters vrij van belangrijke ijsvorming en, hoewel de reede eenigszins open is, zal bij gereedheid van de haven aldaar toch voor een schip van 20 voet, bij niet te veel deining, ligging langs de kade zijn. Tientsin wordt per spoor in pl.m. 6 uur tijds bereikt. Voor militairen bestaat een betrekkelijk laag tarief op de spoorlijnen.

c. Gedane aankoopen.

In de verwachting, dat hier niet veel behoeften voor de schepen zouden te krijgen zijn, was alles uit Shanghai mede aan boord genomen. Toch waren er vleesch, groenten, uien, aardappelen, vruchten, eieren en kippen overvloedig, goed en goedkoop te verkrijgen. Uit Shanghai was Tientsin-geld mede genomen, — het bleek echter, dat ook de Mexicaansche dollar te Chin-Wang-Tao gangbaar was. Cardiff-kolen zijn er niet te bekomen, Chineesche kolen echter in overvloed.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Bij aankomst kwamen van den kruiser *Hai-Chew* aan boord de commandant van dit schip en onze consul uit Tientsin, de heer W. G. E. Brill, met zijn tolk, zoo ook een vertegenwoordiger van den onderkoning van Tchili, de gewezen zeeofficier W. P. Lin, welke laatste personen ook den volgenden dag mij, drie hoofdofficieren en nog vijf officieren der vloot, op reis naar Peking vergezelden. Op deze reis, waarvoor ons de directiewagen der Maatschappij was afgestaan, was de geheele trein-politie in groot tenue gekleed en aan de hoofdstations als eerewacht opgesteld, en maakten mij verscheidene autoriteiten der plaatsen, welke gepasseerd werden, hunne opwachting. In Peking bood Hr. Ms. Gezant, de heer Jhr. Mr. F. Beelaerts van Blokland, mij in het legatiegebouw gastvrijheid aan, terwijl de overige officieren in twee hôtels hun intrek namen.

Voor den vastgestelden dag der audiëntie bij den Prins Regent bestond nog gelegenheid tot het afleggen van officieele bezoeken aan de voornaamste Chineesche autoriteiten van Buitenlandsche Zaken, welke bezoeken later aan mij, ten huize van den gezant, werden teruggebracht.

De tocht ter audiëntie bij den Prins Regent Chung, werd door ons allen gemaakt in staatsiedraagstoelen, begeleid door een Chineesch escorte en een bereden escorte mariniers der legatiewacht. Bij deze audiëntie, welke geheel volgens het daarvoor vastgesteld ceremonieel plaats had, richtte Zijne Keizerlijke Hoogheid de Prins Regent tot den gezant en mij eenige belangstellende vragen, en werden wij na afloop daarvan in een der zalen op verversching onthaald. De tijd te Peking doorgebracht, totaal vijf dagen, was overigens door eenige

diners bij den gezant, een „afternoon tea" bij mevrouw BEELAERTS VAN BLOKLAND en een „garden-party" bij de echtgenoote van Sir BREDON, den tijdelijken plaatsvervanger van Sir ROBERT HART, high commissioner of customs, de afgelegde bezoeken en de ontvangst van de contra-bezoeken, zoomede eene ons aangeboden bezichtiging van het zomerpaleis, goed bezet en spoedig achter den rug.

Op de terugreis werd 24 uur in Tientsin verbleven, ten einde het bezoek aan den onderkoning van Tchili, TUAN FANG, af te leggen en den volgenden morgen zijn contra-bezoek ten huize van den heer BRILL in het consulaat af te wachten.

De ontvangst en daarna de lunch, ons aangeboden bij den onderkoning, waren bijzonder luisterrijk; er heerschte een opgewekte, minzame toon, terwijl de onderkoning ons den dag daarop nog verraste met zijn portret aan ieder ten geschenke aan te bieden.

Ook op de terugreis vergezelde captain W. P. LIN ons en was ons de directiewagen der maatschappij weder afgestaan.

3°. Het schip.

Hierover valt geen bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

De reede van Chin-Wang-Tao bood gelegenheid tot schietoefeningen van boord en uit sloepen met het geweer, terwijl eene enkele maal oefeningen met gewapende sloepen werden gehouden; overigens hadden de gewone oefeningen aan boord plaats.

5°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand bleef gunstig, waarop echter de ongesteldheid van den luitenant ter zee der 1ste klasse C. J. VAN DER HEGGE SPIES eene uitzondering maakte, bij welken officier zich eene lichte longaandoening openbaarde.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Gedurende dit laatste traject was bij de temperatuur van de buitenlucht van 21° C. en nattig weer de tenue blauw ingesteld en de Europeesche dienstregeling ingevoerd. Van 2—8 October werd, tijdens mijne afwezigheid, aan boord Hr. Ms. *Koningin Regentes* de onderscheidingswimpel van den oudst aanwezenden zeeofficier gevoerd.

Den 7den October waren uit Peking 21 man der legatiewacht inge-

scheept, benevens de door de inkrimping dezer wacht op 1 October overtollig geworden artillerie- en inventaris-goederen.

Bij vertrek van Chin-Wang-Tao bedroegen de steenkolen-restanten:

Hr. Ms.	*De Ruyter*	414,5 ton.
„ „	*Koningin Regentes*	414 „
„ „	*Tromp*	412 „

YOKOHAMA.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 9den October 's avonds werd Chin-Wang-Tao verlaten en, na door straat Liau-Ti-Shan te zijn gekoerst, den volgenden ochtend met daglicht Port Arthur op 4½ zeemijl afstands gepasseerd. Na het ronden van Shantung N.E. Promontory werd benoorden Quel-Part naar straat Simonoseki koers gezet, alwaar met dag worden van den 13den October bij Rokuren de loodsen voor deze straat en de Japansche binnenzee aan boord werden genomen. Deze zeer interessante vaart geschiedde met 12 mijl; gedurende den nacht werd geankerd voor het plaatsje Itozaki. Ter reede van Kobé werden 's middags van den 14den loodsen afgegeven en daarop de reis naar Yokohama vervolgd, daar Kobé wegens besmetverklaring niet aangedaan zou worden. De baai van Yeddo werd 's nachts van 15 op 16 October binnengevaren en op de D.W. van 16 October te 6 uur voor Yokohama geankerd, alwaar Hr. Ms. *De Ruyter* denzelfden dag ligplaats verkreeg op eene boei in de haven. Ter reede waren de Engelsche oorlogsschepen *King Alfred* en *Monmouth* aanwezig, terwijl zich in de haven het admiraalsjacht *Alacrity* van vice-admiraal Sir Lambton bevond, benevens het Amerikaansche transportschip *Supply*.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

a. en *b.* De haven van Yokohama biedt ligplaats voor vele groote handelsschepen, — oorlogsschepen blijven gemeenlijk buiten den zeebreker ter reede, hoewel voor het admiraalschip hierop eene uitzondering werd gemaakt. Door den terugslag der golven bij dezen zeebreker werd tijdens een Z.W.-lijke zware bui met de sloepen-communicatie veel last ondervonden door de plotseling ontstane verwarde zee. Het aandoen van Yokohama bij nacht levert geen bezwaar op; wegens de aanwezigheid van talrijke visschersvaartuigen is echter scherpe uitkijk geboden.

Te Yokohama zijn twee groote dokken, waarvan één schepen van

het Dreadnought-type kan opnemen; een derde dok zal binnen korten tijd gereed wezen. Te Yokosuka bevindt zich de marine-werf, eveneens met drie groote dokken en eene scheepshelling, waarop tijdens ons verblijf een der nieuwste schepen van 20500 ton in aanbouw stond.

Op handelsgebied bevatten de navolgende werkjes belangrijke gegevens omtrent Yokohama, nl.: „The New Far East", van THOMAS F. MILLARD, en „Things Japanese", van prof. B. H. CHAMBERLAIN.

c. Gedane aankoopen.

Behalve de gewone aankoopen van ververschingen, steenkolen en drinkwater hadden te Yokohama uitgaven plaats voor het periodiek dokken der schepen, welke uitgaven ver beneden die te Singapore, voor het zelfde doel, bleven.

De aangekochte hoeveelheden steenkolen en water bedroegen resp.:

De Ruyter	596 ton	Cardiff-kolen	158,5 ton	ketelvoeding- en waschwater	
Kon. Regentes	575 „	„	158 „	„	„
Tromp	625 „	„	120 „	„	„

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

De ontvangst van de 3 schepen van het Nederlandsch eskader in Japan, alwaar, na Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* 12 jaar geleden, geen bezoek door een Nederlandsch oorlogsschip was gebracht, moet zonder voorbehoud bijzonder gastvrij en hartelijk worden genoemd. Reeds dadelijk bij onze aankomst werden dan ook tal van uitnoodigingen ontvangen; zoowel officieele personen als particulieren stelden zich beschikbaar om ons aanwijzingen te geven of zelfs als gidsen te dienen of wel gaven zij hun steun en aanbeveling bij het bezoeken van de meest interessante gedeelten van Yokohama en Tokio met omstreken, als ook voor bezichtiging van museums, tentoonstellingen of groote magazijnen.

Eenige malen gaf Hr. Ms. gezant, mr. J. H. VAN ROYEN, een uitgebreid diner, waar een zeer groot aantal officieren genoodigd werden, evenals zulks het geval was bij de diners van den minister van Marine, baron SAITO, van den burgemeester te Tokio, OZAKI, (dit diner had geheel volgens Japansch gebruik plaats) van den gouverneur van Kanagawa Ken te Yokohama, baron K. SUFU, van den burgemeester te Yokohama, MITSUHASHI, van onzen waarnemenden consul, den heer C. BASTIN, en bij den militairen attaché, kapitein H. L. BENSE. Ook werden vele uitnoodigingen voor diners bij particulieren ontvangen. Nog vallen te vermelden een lunch bij den heer en mevrouw V. D. POLDER, een diner door den vice-minister van Marine aangeboden aan mij en mijn adjudant, een bezoek aan de marine-werf te Yokosuka met lunch bij den prefect, admiraal KAMIMURA, eene schitterende garden-party bij graaf OKUMA en een door den heer en mevrouw V. D. POLDER en jhr. V. D. BERCH VAN HEEMSTEDE gearrangeerd uitstapje naar het mooi gelegen

Enoshima, dat ons eene aangename afwisseling bracht op het vele dineeren en lunchen.

Den avond voor het diner door den gezant, in het Imperial-hôtel, aangeboden aan een 30-tal officieren onzer schepen en een groot aantal Japansche autoriteiten, ontvingen wij onder uitreiking der eereteekenen de mededeeling, dat het Zijne Majesteit den Keizer behaagd had te benoemen:

kapitein ter zee G. F. TYDEMAN, in de Keizerlijke Orde 2e kl. der Rijzende Zon;

kapitein ter zee F. PINKE, in de Keizerlijke Orde 3e kl. der Rijzende Zon;

kapitein ter zee J. W. TERMYTELEN, in de Keizerlijke Orde 3e kl. der Rijzende Zon;

kapitein-luitenant ter zee P. H. VAN VOORTHUYSEN, in de Keizerlijke Orde 3e kl. van den Heiligen Schat;

kapitein-luitenant ter zee A. H. C. HEYDEMAN, in de Keizerlijke Orde 3e kl. van den Heiligen Schat;

luitenant ter zee der 1e klasse G. K. GRAAF VAN HOOGENDORP, in de Keizerlijke Orde 4e kl. van den Heiligen Schat;

luitenant ter zee der 1e klasse C. J. VAN DER HEGGE SPIES, in de Keizerlijke Orde 4e kl. van den Heiligen Schat;

luitenant ter zee der 1e klasse J. D. ALBARDA, in de Keizerlijke Orde 4e kl. van den Heiligen Schat.

Aan eene audiëntie bij H.H.M.M. den Keizer en de Keizerin van Japan, welke gevolgd werd door een lunch, namen, behalve de ondergeteekende, de drie commandanten en mijn adjudant deel. Verdere uitnoodigingen te Yokohama leidden nog tot het bezoeken van eene schilderij- en eene chrysanten-tentoonstelling, een bezoek aan de kunstverzameling der firma SAMURAI CHOKAI, het voor de bemanningen vrije toegang verschaffen tot voornoemde chrysanten-tentoonstelling en tot eene cinematograaf-voorstelling, terwijl toegangsbiljetten verstrekt werden aan alle officieren, die te Tokio op 3 November de groote parade ter eere van 's Keizers verjaardag wenschten bij te wonen. Van den Engelschen vice-admiraal SIR H. LAMBTON werd eene uitnoodiging ontvangen tot een lunch. Door mij en mijn adjudant werd op 4 November te Tokio de plechtigheid van het begrafenis-ceremonieel van wijlen prins ITO bijgewoond. Op dezen dag werd aan boord van de schepen halfstok gevlagd en 's morgens te 9 uur door het schip van den oudsten commandant een saluut van 19 twee-minuutschoten gelost.

Officieele bezoeken te Tokio waren gewisseld met den minister van Marine, baron K. SAITO, den vice-minister van Marine, admiraal F. KATO, met admiraal TOGO, lid van den defensieraad, en den minister

van Binnenlandsche Zaken, terwijl bij den eersten minister en viceminister van Buitenlandsche Zaken kaartjes werden afgereikt.

Te Yokohama werden bezoeken gewisseld met den gouverneur van Kanagawa Ken, baron K. SUFU, den burgemeester MITSUHASHI en den havenmeester ISHII. De verschillende bezoeken werden gereciproceerd. De tocht naar Yokosuka op 23 October had plaats met twee (vroeger Russische) torpedodestroyers, de *Fumidzuki* en *Yamabiko*; teruggaande werd van den trein gebruik gemaakt.

Met een lunch aan boord van het vlaggeschip en een „*at home*" werden de verschillende beleefdheden beantwoord, daar een groot diner in een der hôtels aan den wal, waarvoor de uitnoodigingen reeds verzonden waren, telegrafisch afbesteld moest worden wegens den rouw over het plotseling overlijden van prins ITO, vermoord te Charbin.

Na ons vertrek werden nog draadlooze afscheidsgroeten met verschillende autoriteiten gewisseld.

3°. De schepen.

Tijdens het verblijf te Yokohama kon de gelegenheid benut worden om de drie schepen het periodiek halfjaarlijksch onderhoud te geven in het dok.

4°. Oefeningen.

Doordat het niet raadzaam geoordeeld werd het stoomtraject in verband met de ongesteldheid van den luitenant ter zee der 1e klasse C. J. VAN DER HEGGE SPIES langer te doen duren dan noodig was, werd weinig gemanoeuvreed; de overige oefeningen aan boord van de schepen hadden geregeld plaats.

5°. Gezondheidstoestand.

Hoewel de temperatuur der buitenlucht van 23 — 7° C. varieerde, verdroegen de inlandsche schepelingen, dank zij de hun verstrekte warme kleeding, het klimaat zonder veel bezwaar. Bij eenigen werden rheumatische aandoeningen waargenomen.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Het is aan te raden, voor vlugge postverbinding met Europa, dat men de brieven voorziet van het opschrift „via Siberië" en men tijdig de familiebetrekkingen in Europa van deze omstandigheid en van het programma der reis in kennis stelt.

Zoowel in de haven van Yokohama als op de overige reeden en havens bleek weder de ondoelmatige bouw onzer stoomsloepen met kabellaring en weinig hoog boord, waardoor bij matigen golfslag het buiswater spoedig in de sloep waait.

Bij een voorgenomen bezoek aan verschillende Oost-Aziatische havens is het zaak te voren te informeeren of er voldoende Cardiff-kolen in voorraad zijn, daar in deze gewesten veel met Japansche en andere soorten gestookt wordt, welke minder geschikt zijn voor onze Yarrow-ketels.

HONGKONG (2de verblijf) en reis van Hongkong—Tandjong-Priok.

1°. Nautisch gedeelte.

Met een kolenvoorraad van Hr. Ms. *De Ruyter*, *Koningin Regentes* en *Tromp*, respectievelijk groot 596, 615 en 635 ton, werd op den 4den November 's namiddags 3 uur Yokahama verlaten. Door buïg weder met dikken regen was het zicht vrij slecht, zoodat dan ook Vries-eiland gepasseerd werd naar gissing op 3 à 4 zeemijl, zonder iets daarvan te zien. Buiten stond eene woelige zee en werd nogal buis-water overgenomen. Ten einde te trachten vrij te blijven van den invloed van den Japan-stroom, werd eenigszins onder den wal gehouden. De Van Diemen straat werd 's nachts van 6 op 7 November bereikt en daar tegen verwachting een geringe mede stroom ondervonden. Van den 7den tot den 8sten November werd gedurende 20 uren met 60 om-wentelingen gestoomd tot het houden van eene olieproef. Den 10den November was op de D.W. de windkracht van 7 tot 8 toegenomen, richting N.-O., met veel zee en regen. Het laatste gebeterde bestek was van den 9den November op den middag en daar het zich liet aanzien, dat het niet spoedig zou opklaren, werd 's morgens van den 10den begonnen met serie-loodingen om het uur te doen. De geheele straat Formosa werd doorgevaren zonder zicht van land en zonder eenige bestekverbetering te kunnen verkrijgen uit observatie van hemellichten. Rekening houdende met de vermelding op de kaarten en in de zeilaanwijzingen, dat de te verwachten stroom sterk beïnvloed wordt door den heerschenden wind en zelfs 48 mijl en meer per etmaal kan bedragen, werd bij een aantal omwentelingen voor 7 mijl, met gegist bestek, rekenende op ruim 8-mijlsvaart de algemeene strekking van de 20 vademsgrens op dit kustgedeelte van China gevolgd, met het voornemen de diepten van 40 vadem en daarboven aan te looden, welker Noordelijker grens zich tusschen 115° 20′ en 116° 20′ O.L. nagenoeg recht beoosten het Tathong Channel, het Oostelijke vaarwater naar Hongkong bevindt. 's Nachts te 12 uur en te 1 uur van den 12den November werd resp. 38 en 40 vadem gelood en daarop

West gestuurd. Het bleek den ochtend van den 12den, toen het weder opklaarde, dat vrijwel het gegist bestek, gecorrigeerd door wat de loodingen utwezen, met het verbeterde bestek overeenkwam, maar tevens, dat dan ook gedurende 49 uren in plaats van 7 mijl, 8,9 mijl per uur was afgelegd Er waren 576 zeemijlen sinds de laatste bestekverbetering afgelegd en waar de barometer wat betreft stand en dagelijkschen gang geheel normaal was, zal de ondervonden storm ongetwijfeld in verband hebben gestaan met het doorkomen van den N.-O. moesson, waaromtrent de „China Sea Directory" vermeldt: „This monsoon generally, and sometimes without warning, commences with a gale which frequently lasts ten or twelve days and blows with great violence".

Door draadlooze telegrafie werd met het Engelsche oorlogsschip *Monmouth* te Hongkong verbinding verkregen en onze komst aangekondigd, waarop te 9 uur V.M. met 9-mijls vaart naar Hongkong werd gekoerst, welke reede te 4 uur N.M. door Tathong Channel enz., werd bereikt. Aldaar werd ligplaats genomen aan de boeien, ons per draadloos sein aangewezen. Op de D.W. was het Hr. Ms. *Tromp* gelukt van een in nood verkeerende visscherspraauw de 4 opvarenden te redden. De kolenrestanten bedroegen bij aankomst: *De Ruyter* 349 ton, *Koningin Regentes* 331 ton en *Tromp* 392 ton, gevende, dank zij de enorme winst in vaart door het stormweer, een bijzonder zuinig kolenverbruik over dit laatste traject.

Ter reede Hongkong werden de kolenvoorraden aangevuld, en op den 20en keerde het eskader naar Oost-Indië terug, na de laatste dagen door de draadlooze berichten van het Engelsche oorlogsschip *Kent* op de hoogte te zijn gehouden van den toestand van het weder in het noordelijk gedeelte der Chineesche zee, waar zich ten N.O. van de Macclesfield-bank het centrum van een typhoon bevond, welke, zonder merkbaar van plaats te veranderen, aan het uitwoeden was („filling up").

Door het Sulphur Channel en West-Lamma Channel werd zee gekozen en buiten Gap-Rock al dadelijk veel zee en eene lastige deining ondervonden. Hoewel de zee hoog liep en door de kruising van de Z.O.lijke, later meer O.lijke, deining en de zeeën, welke de N.O.lijke wind deed ontstaan, nu en dan wild was, hielden de schepen zich uitstekend. Nadat op de E.W. van 21 November goede maans- en sterwaarnemingen waren verkregen, werd dien nacht de passage tusschen de Paracel-eilanden en Macclesfield-bank doorgevaren. Daarna werd op H.W. van 23 op 24 November de passage tusschen Alexandra-bank en Rifleman-bank doorgestuurd en den 24sten aangevangen met het doen van serie loodingen, daar dit gedeelte van de kaart geene enkele diepte-aanwijzing bevat. Op den P.V. van den 24sten November werd op 4°

40′ N. en 110° 8′ O. voor het eerst met 65 vadem weder grond aangelood. Na de Api-passage te zijn doorgevaren, werd den 25sten November te 3 uur N.M. aan Hr. Ms. *Tromp* de order geseind de bestemming naar Soerabaja op te volgen, alwaar dit schip in den avond van 27 November aankwam. Hr. Ms. *De Ruyter* en *Koningin Regentes* stuurden door de Stolze-straat, welke op de E.W. van 26 November bereikt werd, naar Tandjong-Priok en hielden nog gedurende 12 uren met 98 omwentelingen eene olieproef. Deze schepen bereikten den 27sten November te 1 uur N.M. genoemde haven, waarmede de reis, welke 3 maanden en 17 dagen geduurd had, beëindigd was. Er werd op de boeien in de haven gemeerd, doch wegens de heerschende besmetting geene communicatie met den wal gehouden.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

a. en *b.* Omtrent Hongkong valt, na het gedurende het eerste verblijf vermelde, niets bijzonders meer mede te deelen.

Voor een opvaren van de schepen tot Whampoea, waarover met een der autoriteiten van gedachte gewisseld werd, zal het in voorkomend geval zaak wezen, ter plaatse inlichtingen in te winnen; men deelde mij mede, dat schepen met 20 voet diepgang dit zouden kunnen doen. Uit „China Sea Directory", vol III, blz. 95 echter, zou men moeten opmaken, dat er op die ankerplaats slechts ruimte voor één schip is.

c. Gedane aankoopen.

Behalve de gewone ververschingen werden voor de schepen respectievelijk aangekocht aan steenkolen en water:

Hr. Ms. *De Ruyter* 340 ton Cardiff-kolen, 27 ton drink- en 106 ton ketelvoedingwater.

Hr. Ms. *Koningin Regentes* 345 ton Cardiff-kolen, 84 ton drink- en 43 ton ketelvoedingwater.

Hr. Ms. *Tromp* 300 ton Cardiff-kolen, 48½ ton drink- en 17 ton ketelvoedingwater.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Ter reede werden de gebruikelijke bezoeken gewisseld met de commandanten der Engelsche schepen *Tamar*, *Monmouth*, *Kent*, *Flora*, *Fame*, *Clio* en *Robin*, de Portugeesche *Vasco de Gama* en *Reinha Dona Amelia*, de Amerikaansche *Helena* en de Fransche *Vigilante*. Echter werden de commandantsbezoeken met vroeger ontmoete schepen als gedaan beschouwd en met de andere commandanten kaartjes gewisseld, terwijl ook het saluut aan den standaard van commodore Lyon aan boord *Tamar*, volgens afspraak met Zijnhoogedelgestrenge, niet herhaald werd.

Het later ter reede verschijnende Duitsche riviervaartuig *Tsing-Tau* en de Duitsche kanonneerboot *Jaguar*, alsmede het Portugeesche oorlogsschip *Patria* werden eveneens gecomplimenteerd. Het Engelsche gouvernement werd bij aankomst weder gesalueerd. Een bezoek aan den gouverneur kon, wegens den betrekkelijk korten tijd verloopen sinds ons vorig bezoek, worden nagelaten. Den 15den November werd, ter gelegenheid van den verjaardag van den koning van Portugal, gepavoiseerd en op den middag door alle schepen met 21 schoten gesalueerd.

Den 14den, 's avonds, ging eene deputatie, bestaande uit den eskadercommandant en acht officieren, per rivierboot naar Canton, ten einde bij den onderkoning van Kwantung en Sanshui en later te Macao bij den gouverneur van deze Portugeesche bezitting hare opwachting te maken. De consul-generaal, de heer J. H. DE REUS, vergezelde ons op dezen tocht, waarbij te Canton tevens een bezoek werd gebracht aan admiraal LEE, chef van de admiraliteit te Whampoea, en aan den Portugeeschen consul-generaal DE MERAES, deken van het consulaire corps te Canton, die, op verzoek van den heer DE REUS, zijn hulp had verleend bij de regeling van het ceremonieel voor het bezoek aan genoemde Chineesche autoriteiten en mij zijn tolk, den heer ROSARIO, ter beschikking had gesteld. Ook werden de mij te Canton door de consuls van Frankrijk, Engeland, Duitschland, Amerika en Japan gebrachte bezoeken door mij en mijn adjudant teruggebracht.

Het bezoek aan den onderkoning verliep geheel in denzelfden trant als ons destijds gebracht bezoek aan den Tao-Tai te Amoy.

Het contra-bezoek van den onderkoning en van admiraal LEE werd gelijktijdig teruggebracht in ons hôtel, het Victoria-hôtel, waar een gereserveerde salon en eetkamer daartoe ingericht waren. Het bezoek aan den gouverneur te Macao, E. MARQUES, en diens contra-bezoek hadden op den voormiddag van den 17den November plaats. Dien avond werden wij allen aan een groot diner genoodigd bij Zijne Excellentie den gouverneur en mevr. MARQUES. In den namiddag had Zijne Excellentie aan den consul-generaal en mij nog de gelegenheid verschaft in zijn rijtuig de stad en hare merkwaardigheden te bezichtigen. 's Morgens van den 18den keerden wij naar Hongkong terug, alwaar dien namiddag aan boord Hr. Ms. *Koningin Regentes* een „at home" gehouden werd, waar verschillende autoriteiten tegenwoordig waren.

Bij deze gelegenheid werd de ondervinding opgedaan, dat te Hongkong de postbezorging veel tijd vergt, het alzoo geraden is uitnoodigingen vroegtijdig te verzenden, dan wel door een specialen bode te laten bezorgen.

3°. De schepen.

De schepen toonden zich op deze trajecten bij stormweer zeer goede zeeschepen; overigens valt geen bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

Op het traject Yokohama-Hongkong en Hongkong-Tandjong-Priok werden weder olieproeven gehouden en op het eerstgenoemde traject werd gedurende eenigen tijd met gedoofde lichten gevaren en op draadloos uitvoeringssein gemanoeuvreerd. Het slechte weder verhinderde het houden van eskader-oefeningen.

5°. Gezondheidstoestand.

Deze was gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Over het algemeen viel de houding der bemanningen aan den wal tijdens passagieren zeer te roemen, zooals mij van verschillende zijden is ter oore gekomen. Eenige schepelingen maakten, gedurende de dagen dat de schepen te Yokohama in het dok stonden, daarop eene uitzondering.

OVERZICHT kolenverbruik en afgelegde wegen gedurende de reis naar Manila, China en Japan van Hr. Ms. schepen De Ruyter, Koningin Regentes en Tromp.

STOOMTRAJECT.	Kolenverbruik.			Afstand in mijlen.	Kolenverbruik per mijl.		
	De Ruyter.	Kon. Reg.	Tromp.		De Ruyter.	Kon. Reg.	Tromp.
Soerabaja-Manila . . .	314700	383100	369300	1580	199,17	242,47	233,74
Manila-Hongkong . .	103100	128400	125100	630	163,65	203,8	198,57
Hongkong-Amoy . . .	64000	75650	75800	300	213,33	252,16^{5}	252,66^{5}
Amoy-Shanghai . . .	125300	138200	127400	570	219,82	242,45^{5}	223,51
Shanghai-Chin-Wang-Tao	130900	142600	138400	660	198,33	216,06	209,7
Chin-Wang-Tao-Yokohama	259600	265900	261200	1480	175,40^{5}	179,66	176,48
Yokohama-Hongkong .	248600	285050	248400	1615	153,93	176,5	153,81
Hongkong-Batavia . .	328700	376700	—	1810	181,6	208,12	—
Hongkong-Soerabaja .	—	—	412300	1990	—	—	207,18^{5}
a. Totaal . . .	1574900	1725600	1757900	8645	Gemiddelde waarde der bovenstaande gegevens.		
				8825			
					188,15	215,15	206,95^{5}
TER REEDE.							
Manila	69800	56350	65500				
Hongkong	55900	33950	50600				
Amoy	57700	65700	39700				
Shanghai	162300	134600	141000				
Chin-Wang-Tao. . . .	94000	75550	92200				
Yohohama	147000	103100	141200				
Hongkong	85400	52900	64800				
b. Totaal . . .	672100	522150	595000				
a. en *b.* Totaal generaal.	2247000	2317750	2352900				

Reisrapport Hr. Ms. pantserdekschip *Noordbrabant*, onder bevel van den Kapitein ter zee W. VAN VOSS, van Soerabaja naar San-Francisco.

1°. Nautisch gedeelte.

Ingevolge de bekomen bevelen werd den 28sten Augustus 1909 de reis aanvaard en werd te 6 u. 30 m. D.W. het Marine-etablissement verlaten en door het Oostgat naar straat Madura gestoomd.

Het schip was voorzien van 815 ton Cardiff-kolen, 99 ton voedingen 27 ton drinkwater, benevens 21 weken victualie.

De diepgang bedroeg vóór 63¾ dM., midden 62 dM., achter 60 dM.

Na te 9 u. voormiddag het lichtschip gepasseerd te zijn, werd door straat Madura naar straat Sapoedi gestoomd en, na deze straat gepasseerd te zijn, daar buiten geankerd.

Kregen te 6 u. 45 min. P.V. gemeenschap met Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden*, embarkeerden de aan boord geplaatste adjunct-machinisten en zetten te 7 u. 30 m. P.V. de reis voort met 5 ketels en 75 omwentelingen.

Stoomden beoosten de Laurot-eilanden langs en staken, de Gebroeders West peilende, over naar Mandar. Vervolgden de reis langs de West- en Noordkust van Celebes.

Vierden den 31sten Augustus den verjaardag van Hare Majesteit de Koningin op de voorgeschrevene wijze.

Ankerden te 12 u. 30 m. A.M. van 1 September te Talisse.

De weersgesteldheid was niet gunstig, — veel regen en slecht zicht.

Vulden den 2den, 3den en 4den September te Talisse den kolenvoorraad aan, namen in 't geheel 453 ton over, waarvan 180 ton aan dek, en verlieten te 4 u. A.M. van den 4den de reede, voorzien van 1005 ton kolen. Stoomden tusschen Kinabohoetan en Banka door naar zee, met 5 ketels en 70 omwentelingen.

Nadat op den v.m. van den 5den Morotay gepasseerd was, werd, met den koers varieerend van N. 87° tot N. 81° O. (r.w.), de reis naar Jaluit voortgezet.

Hadden den 6den ter hoogte van de Palau- of Pelew-eilanden een harden Westen tot N.W. wind, met buien en regen, die op de H.W. van den 7den afnam en daarna geheel ging liggen. Verminderden den 12den tot 63 slagen met 4 ketels. Passeerden op den V.M. van den 13den Kusaie of Ulan-eiland op 3½ mijl. Het weer was, behalve op de bovengenoemde dagen, fraai en stil, soms eene flauwe O.Z.O. koelte, en kwam hierin den 12den verandering door veel regen, waarna den 13den de wind langzaam naar het N.O. liep en den 14den aanwakkerde tot eene bramzeilskoelte, met eene mooie passaatlucht en fraai weer.

Wat den stroom betreft, bleek, dat wij den 5den 16′ N. en 16′ O. hadden en den 6den 6′ N. en 2′ O., wat aan locale stroomen tusschen Celebes en Gilolo moet worden toegeschreven. Den 7den was de invloed van den equatoriaal tegenstroom zeer duidelijk merkbaar, maar wij verkregen toch dien dag 46′ O. en 16′ Z.

De sterkte van den stroom bleek echter zeer afwisselend. Hadden de volgende dagen 26′, 31′ en 17′ O. met 23′, 7′ en 7′ Z., de stroom klaarblijkelijk om de O.Z.O. trekkende.

De daarop volgende dagen werd 11′, 28′, 4′ en 20′ O. verkregen, doch respectievelijk met 7′, 17′, 17′ en 10′ N., zoodat hier de stroom ongeveer om de N.O. liep, waarbij valt op te merken, dat het N. intrad tusschen de Morlock-eilanden en Monteverde-eiland, waar, volgens de zeilaanwijzingen, de stroom om de N.W. loopt. (Pacific Islands, vol I, pag. 405).

Op den P.V. van den 14den werd benoorden Namorik of Baring Atoll gestoomd en des nachts te 2 uur koers gezet tusschen Jaluit en Hunter-eiland, hetwelk op de D.W. van den 15den werd verkend. Kregen harden Z.O. wind met buien en regen. Kwamen te 10 u. 30′ V.M. voor Jaluit, namen den loods aan boord en stoomden te 12 uur naar binnen, alwaar op de reede vertuid werd. Het restant steenkolen bedroeg 454 ton.

Gaven geen saluut aan het Duitsche gouvernement, aangezien dit niet beantwoord kon worden. Daar er geen telegraaf is, kon van aankomst en vertrek geen kennis gegeven worden.

Namen den 16den 74 ton en 17den 126 ton steenkolen over, benevens 50 ton regenwater. Het weder was de dagen van ons verblijf zeer buiig en regenachtig.

Den 18den na het sluiten van de rekeningen werd Jaluit verlaten, naar zee gestoomd en de reis voortgezet met 4 ketels en 63 omwentelingen. Het schip was voorzien van 619 ton kolen, waarvan 444 ton Cardiff.

Zetten koers tusschen Mille of Mulgrave en Arhno Atoll. Buiten stond eene hooge Oostelijke deining, waardoor het schip zwaar stampte; de wind was flauw en zeer veranderlijk, heen en weer loopende tusschen Z.O. en N.O., met zware buien en veel regen.

Zetten op de D.W. van den 19den koers naar Honolulu, varieerende tusschen N. 65° en 61° O. (r.w.).

Den 20sten begon het weer op te klaren en bleef de wind den 21sten in het O.N.O. staan, met eene stijve bramzeilskoelte; de deining bleef hoog.

Hadden den 19den en 20sten respectievelijk nog 16′ en 19′ O., wat den 21sten plaats maakte voor 3,5′ W., zoodat wij dus uit den equatoriaal tegenstroom waren gekomen.

Passeerden den 21sten den meridiaan van 180° lengte, waarom wij dezen dag en datum twee dagen hielden. Hadden 20′ W.

Den 22sten, ofschoon de wind even krachtig bleef, werd het weer regenachtig en buiig. Op den V.M. wakkerde de wind meer aan en woei het 's nachts eene gereefde marszeilskoelte met harde buien en hooge zee.

Op de D.W. van den 23sten namen de wind en de zee wat af, maar bleef het weer ongunstig met veel regen, hadden geen verbeterd bestek.

Op de H.W. van den 24sten klaarde het weer op, wind en zee bleven echter doorslaan, hoewel iets minder krachtig. Vonden bij observatie 39′ W. en 14′ Z. Zetten de 5de ketel bij en vermeerderden tot 70 slagen, ten einde Maandags nog op tijd binnen te kunnen komen. Op den V.M. verminderde de wind tot bramzeilskoelte en bleef het helder en goed zicht.

Vonden den 25sten 3′ W.; verminderden weder tot 63 slagen.

De weersgesteldheid was goed en helder en den 26sten zelfs zeer fraai, vermoedelijk onder de luwte van de eilanden komende.

Krijgen den 27sten op de D.W. zicht van Honolulu en zetten koers naar de reede.

Ter reede komende, bevonden zich aldaar de vier Amerikaansche gepantserde kruisers *Pennsylvania*, *Maryland*, *Colorado* en *Washington*. In de haven lagen bovendien nog de gepantserde kruisers *Tennessee*, *California*, *West-Virginia* en *South-Dakota*, allen behoorende tot: the First Squadron United States Pacific fleet, onder bevel van den schout-bij-nacht SEBREE, wiens vlag woei van de *Tennessee*, en als 2en bevelhebber den schout-bij-nacht BARRY op de *West-Virginia*.

Salueerden het Amerikaansche gouvernement op de voorgeschrevene wijze en daarna de vlag van den commandeerenden schout-bij-nacht, welke beide saluten door de *Pennsylvania* beantwoord werden.

Stoomden, nadat practica verleend en de loods aan boord genomen was, naar binnen en meerden aan den Hackfield-steiger. Bij het passeeren werd door alle Amerikaansche schepen in de haven het „Wien Neerlandsch bloed" en het „Wilhelmus" gespeeld. Het restant steenkolen bedroeg bij aankomst 145 ton.

Verbleven tot den 2den October te Honolulu; namen den 29sten September 474 en den 30sten 127 ton steenkolen over.

Den 29sten kwam ter reede de Engelsche kruiser *Bedford* en den 30sten de Duitsche kruiser *Arcona*, beiden komende van Yokohama en bestemd voor San-Francisco. De voorgeschreven bezoeken werden gewisseld.

Den 2den October te 7 u. D.W. werd Honolulu verlaten en door straat Kaiwi naar zee gestoomd. Het schip was voorzien van 665 ton kolen. Zetten de reis voort met 5 ketels en 63 omwentelingen met den koers van N. 62° O. (r.w.). Vonden buitenkomende weder eene stevige bries uit het Oosten tot O.N.O. met zee.

Den 3den was het weer goed en woei eene bramzeilskoelte uit het Oosten, tegen den avond echter werd het buïig. Passeerden op den P.V. den Noorderkeerkring en hadden 1,5′ Oost en 12′ Noord.

Den 4den was het buïig weer; de wind bleef in het Oosten tot O.N.O. staan en wij kregen 10′ Zuid en 14′ West.

Den 5den en 6den namen wind en zee iets toe; het weer bleef steeds buïig. Vonden respectievelijk 23′ West en 14,5′ Oost en 9′ en 16′ Zuid, welke eigenaardige afwijking vermoedelijk aan eene vergissing in de observatie van den 5den moet geweten worden.

Den 7den nam de wind tegen den avond zeer merkbaar in kracht af, liep naar het O.Z.O. en des nachts weder terug naar O.N.O. Vonden des middags 10′ West en 6′ Zuid. Stuurden daarna N. 60° O. (r.w.).

8 October flauwe koelte uit het N.O.—O. met kalme zee. Vonden bij observatie 7′ West en 4,5′ Zuid.

Den 9den was het eerst zeer flauw, daarna stil met Noordelijke deining en waren wij buiten het gebied van de heerschende Oostenwinden gekomen. Kregen des middags eenige zuchtjes uit het Westen, waarna het weder stil werd. Vonden 3′ Oost en 3′ Zuid.

Den 10den was de weersgesteldheid goed. Er was een flauw briesje uit het W.Z.W., terwijl de deining geheel verdwenen was. Vonden bij observatie 14′ Oost en 6′ Zuid.

Op de H.W. van den 11den liep de wind naar het Z.W. en later naar het N.W., met dikke lucht en motregen, en kregen wij op de D.W. natten mist, af en toe wat opklarend. Verkregen eene lengte en breedte gevende 18′ Oost en 9′ Zuid. Bepalen koers N. 50° O. (r.w.). Op den P.V. werd de wind Noord en klaarde het weer tegen zonsondergang iets op.

Kregen op den A.M. gemeenschap met het draadloos station van South Farallon, seinden naam en positie van het schip en de weersgesteldheid, vroegen om weerbericht voor morgen.

Kregen te 6 uur P.V. het weerbericht, luidende: „verwachting N.W. tot Z.W. wind, dalende barometer en mist" en de vraag of wij iets te melden hadden.

Verzochten daarop den consul van onze nadering te waarschuwen en tevens den loods, om naar ons uit te zien. De seinafstanden waren 127 en 109 mijl.

Op de E.W. klaarde de mist op en wakkerde de wind aan tot eene dichtgereefde marszeilskoelte. Het zicht bleef echter slecht.

Ontvingen op de H.W. van den 12den een draadloos bericht van den commandant van den Amerikaanschen kruiser *St. Louis*, dat harde N.W. wind en mist verwacht werden.

De doorstaande harde wind nam op de D. W. zeer sterk af en ging

over tot eene flauwe koelte, met mist. Van het licht van South Farallon, dat op de H.W. in 't zicht had moeten komen, was niets gezien.

Namen geregeld loodingen om de bank aan te looden, hetgeen ook te 7 u. D.W. plaats vond. Liepen met verschillende vaarten tot langzaam op het lood op de kust aan.

Te 8 u. 15 m. zagen wij een kenbaar punt flauw door den mist heen, kwam op ongeveer 1½ mijl afstand, voor zoover zichtbaar, en, in verband met de graphische voorstelling van de loodingen, werd dit aangenomen San-Pedro-punt te zijn, hetgeen later juist bleek.

Zetten koers naar het lichtschip, steeds het dieplood gaande houdende en bovendien als voorzorg het handlood.

Te 10 uur zagen wij op eene Engelsche mijl afstand eene ton van de bar. Stoomden zeer langzaam en bleken even buiten de bar, voor de Golden Gate te staan; zagen een loodskotter uit den mist opdoemen en op ons aanhouden.

Namen den loods aan boord en stoomden op diens aanwijzing naar binnen, waar de mist eenigszins opklaarde, maar niet genoeg om van het beroemde gezicht van het binnenstoomen te kunnen genieten.

Salueerden het Amerikaansche gouvernement ter hoogte van Fort Winfield-Scott op de voorgeschreven wijze, welk saluut op gelijke wijze beantwoord werd, en ankerden op loodsmansaanwijzing voor de stad, nabij den Japanschen kruiser *Idzumo*. Ter reede was ook aanwezig de Amerikaansche kruiser *St. Louis*.

Werden gecomplimenteerd door die Amerikaansche en Japansche oorlogsschepen, en lieten hiervoor door een officier van piket bedanken. Gaven kennis van onze aankomst aan den mayor en commandeerenden generaal. De consul was, na het verleenen van practica en voor het ten anker komen, reeds aan boord verschenen.

Zagen te circa 12 uur de schout-bij-nachtsvlag op de *St. Louis* hijschen. Salueerden onmiddellijk op de voorgeschreven wijze, welk saluut dadelijk op gelijke wijze beantwoord werd. Bij informatie bleek het de vlag van den schout-bij-nacht PHELPS te zijn.

Des middags te 1 u. 30 m. kwam de burgemeester met de feestcommissie aan boord om ons te verwelkomen bij onze aankomst te San-Francisco.

Verbleven ter reede San-Francisco van den 12den tot en met den 30sten October.

Den 13den en volgende dagen kwamen achtereenvolgens ter reede de Amerikaansche kruisers *Albany* en *Yorktown*, benevens 8 Amerikaansche hoogzee-torpedobooten, de Engelsche kruisers *Bedford*, *Algerine* en *Sheerwater*, de Italiaansche kruiser *Calabria* en de Duitsche kruiser *Arcona*.

In den avond van den 18den kwam ter plaatse Hr. Ms. gezant en

gevolmachtigd minister Jhr. Dr. LOUDON, aan wien ik den 19den des morgens mijne opwachting maakte. Zijne Excellentie maakte alle feesten mede en verbleef alhier tot den 30sten 's avonds.

De officieele feesten begonnen den 19den en eindigden den 23sten 's avonds. Er werd den 25sten een contra-feest aan boord gegeven, daar dit Zondags niet gebruikelijk was.

Stoomden den 26sten te 7 u. D.W. naar California-City om kolen te laden; mankeerden bij vertrek 31 man. Namen dien dag 394 ton steenkolen over en den volgenden dag 174 ton. Stoomden den 27sten naar de reede van San-Francisco terug en ankerden des namiddags weder op de vorige ankerplaats.

Ontdekten een defect aan de stuurinrichting. De bevestigingsflens van de as van het rondsel, dat op den getanden sector werkt, bleek op twee plaatsen door en door gescheurd. De oorzaak hiervan is niet bekend.

Bij de bevestigingsflens van den hulpkoning bleek volgens het devies in 1904 het zelfde plaats gehad te hebben. Aangezien het vernieuwen van het gietstuk, waarvan beide uiteinden thans gerepareerd zijn, zeker 14 dagen oponthoud zoude gegeven hebben, is hierin voorzien geworden door het aanbrengen van twee platstalen beugels, terwijl tevens de ruimte tusschen stoel en frame door eene koperen plaat van 6 mM. dikte is opgevuld geworden.

Kwamen op de E.W. van den 29sten met de reparatie gereed, waarop den 30sten, na sluiting der rekeningen, de reede werd verlaten en de thuisreis werd aanvaard.

De Engelsche kruiser *Bedford*, die den vorigen dag vertrok, gaf, bij wijze van afscheid en bedanken voor de genoten beleefdheden en ondervonden gastvrijheid, bij het verlaten der reede een saluut van 21 schoten aan het Amerikaansche gouvernement. Voor zijn vertrek had de commandant mij met zijn voornemen in kennis gesteld en daar mij bleek, dat ook de andere commandanten zijn voorbeeld zouden volgen, is door mij bij het verlaten der reede op gelijke wijze gehandeld. Het gegeven saluut werd onmiddellijk beantwoord.

Stoomden door de Golden Gate naar zee, met 5 ketels en 80 omwentelingen. Het schip was voorzien van pl.m. 700 ton kolen.

Bepaalden koers 5 mijl bezuiden het licht van South Farallon, te 8 uur P.V.; dit licht Noord (r.w.) peilende, bepaalden koers N. 42° O. (r.w.) en vervolgden de reis met 63 omwentelingen (9 mijl).

Het weer was zeer fraai en stil, meest spiegelglad water, alleen stond er eene hooge Westelijke deining. Den 31sten October en 1, 2 en 3 November bleef de weersgesteldheid onveranderd. In den loop van den 3den kwam de wind uiterst flauw uit het O.N.O door, doch ging tegen den avond weder liggen.

Den 4den kwam de wind flauw door uit het N.W., met lastige, verwarde deining, bewolkte lucht, regenachtig en buïg weer. Op den A.M. liep de wind naar het N.O. en stond door met de kracht van bramzeilskoelte, zoodat wij weder in het gebied van de Oostenwinden waren gekomen; de breedte was 29° 21' Noord.

Den 5den stond de wind krachtiger door, met zwaarbewolkte lucht en af en toe motregen, doch nam op de H.W. van 5 op 6 November zeer in kracht af en ging op de D.W. van den 6den over in eene flauwe O.N.O. koelte met fraai weer.

Den 7den liep de wind naar het O.Z.O. en werd iets krachtiger verminderden vaart ten einde den 9den met den dag voor de Kaiwipassage te komen en bepaalden koers N. 237° O. (r.w.).

Den 8sten bleef het weer onveranderd; passeerden op de H.W. den Noorderkeerkring.

Van stroom werd de eerste drie dagen van de reis weinig gemerkt; kregen 1', 1', 4' en 4,5' West, doch betrekkelijk veel Zuid; den 4den veranderde dit echter. Kregen dien dag en volgende dagen respectievelijk 9', 21', 13,5', 16,5' en 24' West, terwijl het Zuid voor een weinig Noord plaats maakte.

Kwamen op de D.W. van den 9den ter reede Honolulu, stoomden, na aan boord komst van den loods en na dat practica verleend was, naar binnen en meerden aan een steiger van de Naval-Station. Het restant steenkolen bedroeg 316 ton.

Wij werden namens den kapitein ter zee, commandant van de werf, gecomplimenteerd, lieten bedanken voor het complimenteeren en gaven kennis van onze aankomst aan den consul, den gouverneur en den commandant van de werf.

Begonnen denzelfden dag met kolenladen en verbleven te Honolulu tot den 13en November.

Gingen den 10den voort met kolenladen en kwamen hiermede den 11den op den voormiddag gereed; hadden in het geheel 600 ton overgenomen, waarvan 90 ton aan dek. Verstoomden na afloop naar een anderen steiger, ten einde het schip te kunnen schoonmaken.

Op de D.W. van den 11den kwam de Engelsche kruiser *Bedford* in de haven. Lieten complimenteeren en de voorgeschreven bezoeken werden gewisseld.

Verlieten op den voormiddag van den 13den Honolulu met bestemming naar Yokohama. Er mankeerde bij vertrek één marinier, die des nachts van boord was weggeloopen.

Het schip was voorzien van 881 ton steenkolen, waarvan 90 ton aan dek.

Na het verlaten der haven werd de koers bepaald N. 244° O. (r.w.) tot het licht van Barber-point Noord gepeild werd, waarna N. 276° O.

(r.w.) gestuurd werd, pl.m. 30 mijl boven de rots van Krusenstern.

Volgens ingewonnen inlichtingen wordt het volgen van den grootcirkeltrek naar Yokohama in de maanden November, December, Januari en Februari ontraden. Zulks stond ook aangegeven op de Pilot chart, Augustus 1909.

De in die maanden op de Noordelijke route soms zeer sterk doorstaande Westelijke winden maken deze minder gewenscht, terwijl men op de Zuidelijke route Oostelijke winden en een stroom om de Zuid, later om de W.Z.W. tot West heeft van 10 tot 20 mijl per etmaal en het in den regel goed weer is.

Volgens deze kaart moet men sturen naar een punt, gelegen op 25° N.Br. en 156° O.L. en vandaar rechtstreeks naar Yokohama opsteken.

Aangezien de commandanten der Amerikaansche oorlogsschepen en de commandant van den Engelschen kruiser *Bedford* mij aanraadden, op grond van eigen opgedane ondervinding, om deze route te nemen, heb ik deze gevolgd, hoewel zij ongeveer 200 mijl langer is. Uit voorzorg werd door mij, schoon ongaarne, eenige deklast kolen medegenomen.

Den 13den buiten komende, stond de wind krachtig door uit het N.N.O., met vrij hooge Noordelijke deining; den volgenden dag liep de wind naar het N.O., maar werd aanmerkelijk flauwer, terwijl ook de deining afnam. Den 15den was de wind N.O., zeer flauw en ging geheel liggen; het weer was bijzonder fraai en de stoomgelegenheid zeer goed. Den 16den en 17den bleef het weer onveranderd, volkomen stil, af en toe een zuchtje uit het Z.O. en later zeer flauw uit het Z.W. Den 18den bleef de wind in het Z.W. staan, nam in kracht toe tot flauwe bramzeilskoelte en bramzeilskoelte met vrij hooge N.W. deining.

Passeerden op de E.W. den 180sten lengtegraad, waardoor dag en datum van Vrijdag 19 November werd overgeslagen. De wind nam steeds in kracht toe en stond er op de D.W. van den 20sten een harde wind met hooge zee. Passeerden op de D.W. den Noorderkeerkring.

Op de E.W. begon de wind te verflauwen en liep des nachts van W. naar N.W. en stond op de D.W. van den 21sten door met de kracht van stijve bramzeilskoelte, terwijl hooge Z.W. deining plaats maakte voor hooge N.W. deining. Tegen den avond nam de wind merkbaar af, werd des nachts flauw en liep terug naar het W.Z.W.

Hadden den 22sten op de D.W. zeer flauwen W.Z.W. wind met hooge N.W. deining. Tegen den avond liep de wind weder naar het N.W., doch bleef flauw.

Den 23sten, de wind nog steeds W. blijvende en geen voordeel meer ziende in het nog langer volgen van de Zuidelijke route, bepaalden wij koers N. 294° O. (r.w.) op het licht van No Sima Saki.

De Westelijke stroom stond alleen door de eerste vier dagen van

de reis, toen er Oostelijke wind of stilte was, en werd in die vier dagen 55′ W. gevonden. De volgende dagen werd, door W. wind en zee op den kop, veel in de vaart verloren, terwijl den 23sten zelfs bovendien 6′ O. gevonden werd.

Aangezien bij rechtstreeksch opsteken de afstand 80 mijlen korter was, werd de Zuidelijke route verlaten.

Op den P.V. liep de wind weder naar het N.W., nam gestadig in kracht toe en wel zoodanig, dat op de H.W. van den 24sten eene dubbel gereefde marszeilskoelte stond met vlagen en hooge zee. Op den namiddag nam de wind in kracht af en op den P.V. stond er nog eene bramzeilskoelte; het bleef echter buiig.

Den 25sten opklarend weer en eenigszins ruimende wind; des avonds was het weer goed en de wind flauw uit het N.N.W., liep op de H.W. van den 26sten terug naar het Z.W. en op de D.W. naar het Z.Z.W. en stond krachtig door. Vermeerderden op den voormiddag vaart tot 73 slagen. Met eene doorkomende bui op den P.V. liep de wind naar het N.N.W. en werd zeer flauw.

Op de D.W. van den 27sten werd de wind N.O. en O., doch was zeer flauw. Des avonds liep zij naar het W.Z.W., werd op de H.W. van den 28sten Zuidelijk en nam toe tot bramzeilskoelte, met goed weer.

Op den P.V. daalde de barometer langzaam, doch op de E.W. hard van 761,2 op 756,5, met sterk toenemenden wind tot storm. Verminderden vaart tot 42 slagen, wegens de hooge zee. Hadden steeds weerlicht in alle streken van den horizon, zagen St. Elmus-vuur op de nokken der ra's en op de masten.

Op de H.W. van den 30sten daalde de barometer tot 752, het bleef stormachtig met vlagen. Op de D.W. bleef de barometer te 5 uur staan op 751 en begon daarna zeer langzaam te rijzen. Kregen op 't eind van de D.W. land in 't zicht en op den voormiddag den sneeuwtop Fusi-Yama, bleken 30 mijl om de Noord gezet te zijn. Zetten aan tot 70 slagen. Kwamen door zwaren tegenstroom, harden wind en hooge zee echter bijna niet vooruit, waarom te 10 u. 30 m. weder vaart verminderd werd tot 42 omwentelingen, gingen bijliggen om de Z.W., teneinde eene gunstiger gelegenheid af te wachten.

Te 12 u. 's middags was de storm op zijn hevigst, met zware vlagen, wind W.Z.W. tot W. Te 12 u. 30 m. brak de groot-bramsteng en kwam naar beneden. Slaagden er in die bij te vangen, de draadlooze telegrafie was hierdoor verder onbruikbaar.

Te 5 uur wind en zee wat afnemende, werd vermeerderd tot 49 slagen. Uit observatie en peiling bleek, dat het schip 19 mijl om de O.Z.O. gezet was; de barometer bleef langzaam rijzende. Op de E.W. begon af te buien en werd aangezet tot 56 omwentelingen.

Op de H.W. van den 1sten December klaarde het weer geheel op.

Zetten op de D.W. aan tot 70 slagen en later tot 84. Komen te 10 uur voormiddag ter reede Yokohama gelijk met den Engelschen kruiser *Bedford*.

Nadat practica verleend was, werd op eene boei gemeerd achter den strekdam. Pavoiseerden en salueerden op den middag met 21 schoten ter gelegenheid van den verjaardag van Hare Majesteit de Koningin van Engeland, waarvan kennis gegeven was. Het restant steenkolen bedroeg bij aankomst 187 ton.

Verbleven te Yokohama tot den 7den December. Vulden den 3den en 4den den kolenvoorraad aan met 678 ton, kwamen hiermede den 4den te 3 u. namiddag gereed, maakten den 6den het schip zooveel doenlijk schoon en verlieten te 9 u. 30 m. voormiddags van den 7den Yokohama, met bestemming naar Manila. Het schip was voorzien van 785 ton kolen.

Nadat per draad de machtiging ontvangen was om Manila aan te doen tot aanvulling van den kolenvoorraad, werd door mij besloten de driemaandelijksche stoomproef te houden en begonnen hiermede te 12 u. 's middags.

Passeerden te 3 uur namiddag het licht van Mikomoto en bepaalden koers N. 222° O. (r.w.) op het licht van Kaap Engano aan, ter Noordkust van Luzon.

Het weer was fraai en volkomen stil tot op het eind van den namiddag, toen de wind uit het N.W. doorkwam, met eene kracht van stijve bramzeilskoelte, op de E.W. wederom afnemende tot bramzeilskoelte.

Op de H.W. van den 8sten liep de wind in en uit van N. tot Z.W. en werd op de D.W. tot N.N.O. met goed weer.

Kwamen op de H.W. in den warmen stroom. Op den middag liep de wind naar het Oosten, doch was niet krachtig. Vonden bij observatie 23′ Z. en 6′ W.

Den 9den bleef het weer mooi en liep de wind naar het Noorden, doch bleef flauw. Vonden bij observatie 9′ W. en 13′ N.

Op de H.W. van den 10den liep de wind naar het N.O., nam gaandeweg in kracht toe en stond op de D.W. eene marszeilskoelte, met fraai weer. Vonden 10′ W. en 2′ N. Passeerden op den P.V. den Noorderkeerkring.

Den 11den bleef aanvankelijk de weersgesteldheid dezelfde, vonden 7′ W. en 8′ N. Op den namiddag nam de wind zeer in kracht af, betrok de lucht en werd het op den P.V. regenachtig, met slecht zicht.

Te 6 uur bepaalden wij koers N. 207° O (r.w.) met het oog op den mogelijken sterken stroom om de West, die van 1½ tot 4 mijl in het uur kan bedragen.

Op de E.W. klaarde het weer op en ging de wind nagenoeg geheel

liggen. Kregen op de D.W. van den 12den zicht van land en peiling; waarop benoorden Luzon langs gestoomd werd. Hadden te 10 u. v.m. het licht van Kaap Engano Zuid.

Van den stroom, die hier om de West loopt, werd niets gemerkt, alleen werd het schip dan weer om de Noord en dan weer om de Zuid gezet, naar gelang het vrij van de Noordelijk gelegen eilanden kwam.

Passeerden te 8 u. P.V. het licht van kaap Bojeador en stuurden daarna op koers en peiling langs de Westkust van Luzon.

De windstilte, die den geheelen dag geweest was, maakte op het eind van den namiddag plaats voor eene flauwe koelte uit het N.N.O. die echter gestadig toenam, zoodat er weldra eene marszeilskoelte woei met veel zee doch goed weer.

Op de H.W. en vooral op den voormiddag van den 13den woei het hard, doch nam de wind op den P.V. sterk in kracht af en werd het op de H.W. van den 14den stil.

Zetten te 5 u. D.W. aan tot 14 mijl, stoomden de Manila-baai in en kwamen te 8 uur voormiddag ter reede.

Salueerden het Amerikaansche gouvernement op de voorgeschreven wijze, welk saluut onmiddellijk van den wal beantwoord werd. Liepen de haven in en meerden op eene boei achter den strekdam.

Verbleven 15 en 16 December te Manila. Namen den 15den 300 ton steenkolen over, ontvangen van het Amerikaansche gouvernement. Benutten den 16den om het schip zooveel doenlijk schoon te maken.

Verlieten den 17den, na aan boord komst van de ververscing, te 8 u. 30 m. voormiddag Manila. Stoomden over de reede van Cavite en salueerden de vlag van den commandeerenden schout-bij-nacht op de voorgeschrevene wijze, vervolgden, na beantwoording van het saluut, de reis en stoomden de baai van Manila uit.

Het schip was voorzien van 647 ton kolen.

In verband met het ontvangen telegram, „spoedig Soerabaja opkomen", werd de reis aangevangen met 8 ketels en 87 omwentelingen (12½ mijl).

Te 3 u. namiddag den vuurtoren van Cabra Oost peilende, veranderden koers en stoomden langs de Westkust van Mindoro en Panay om de Z.O.

Liepen op de E.W. door de Apo-Oost-passage, hadden te circa 12 uur het licht van Ambolon Oost.

Op den voormiddag van den 18den, den vuurtoren van Nogga-eiland Oost peilende, stoomden beoosten de Nicholsons-bank en Kagayameseilanden langs, met den koers van N. 193° O.

Bepaalden te 1 u. 30 m. namiddag koers N. 207° O. naar de Sulueilanden.

Kregen te 7 u. D.W. van den 19den zicht en peiling van de eilanden Laparan en Dok-Kan. Zetten aan tot 14 mijl. Stoomden te 8 u. voormiddag tusschen Dok-Kan en Pearl-bank door en zetten daarna koers naar de Sibuttu-passage, passeeren deze te 11 u. 30 m. voormiddags, waarop met den koers van N. 178° O. (r.w.) op het licht van Noordwachter aangestuurd werd.

Hadden te 5 u. 10 m. D.W. van den 20sten het licht van Noordwachter Oost. Vervolgden de reis om de Zuid langs de Westkust van Celebes.

Kregen te 7 u. 30 m. P.V. het licht van Kaap William en te 11 u. 30 m. E.W. het licht van Mandar Oost, bepaalden koers N. 252° O. (r.w.) op de Gebroeders aan.

Te 10 u. voormiddag van den 21sten eene goede peiling krijgende op de Gebroeders, Dwaal-eiland en de berg Soembawa van Poeloe-Laut, bepaalden koers N. 220° (r.w.) op straat Sapoedi aan.

Passeerden op de H.W. van den 22sten deze straat. Zetten koers naar Zwaantjes-droogte.

Te 6 u. D.W. Zwaantjes-droogte Zuid peilende, houden op het lichtschip aan en stoomen door het Oostgat naar de reede van Soerabaja, kwamen te 9 uur 's morgens op het bassin en meerden aan den steiger.

Het restant steenkolen bedroeg 173 ton.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

a. Jaluit is volkomen goed in de zeilaanwijzingen beschreven. Bij Z.O. wind is de ankerplaats veilig; bij Noordelijke en Westelijke winden komt zij mij minder veilig voor, aangezien er dan veel zee kan staan en men bot op het lager ligt. Het kolenladen zal dan vermoedelijk zeer bezwaarlijk gaan of in het geheel niet.

Het aandoen en verlaten is niet aan te raden zonder loods te probeeren, tenzij men er locaal goed bekend is.

Hoewel de ingang vrij breed is, vernauwt het kanaal naar binnen stoomende aanmerkelijk en heeft bovendien twee knikken, waarvan de meer naar binnen gelegene niet op de schetskaart voorkomt, vermoedelijk komt hierom op de Admiraliteitskaart No. 984 dan ook voor: „reported to be narrower".

Strategisch heeft het totaal geen waarde, is een laag en smal begroeid stukje rif.

De uitvoer van deze eilanden is copra en guano, het laatste artikel komende van het eiland Naurie. Als noodhaven is Jaluit niet te gebruiken.

Honolulu v/m 27 September t/m 2 October en v/m 9 t/m 13 November.

Is in de zeilaanwijzingen zeer juist beschreven. De ligplaats binnen is volkomen veilig.

De buitenreede is ook veilig, maar bij Westenwinden is de gemeenschap met den wal vermoedelijk zeer bezwaarlijk.

Strategisch is het van zeer veel waarde en wordt de bezitter van deze eilandengroep beschouwd de Zuidzee te beheerschen.

Op het oogenblik zijn vier forten in aanbouw en bestaat het voornemen het geheele eiland te versterken en tot een Marine-basis te maken voor de Amerikaansche Zuidzee-vloot.

De Pearl Harbour, ongeveer 4 mijl benoorden Honolulu, is bestemd voor de Naval-Yard en zal er een dok komen, waar schepen van 30000 ton in gedokt kunnen worden en dat 600 voet lang en 150 voet breed moet worden. De noodige gelden zijn reeds door het congres toegestaan.

Het garnizoen bestaat thans uit 1500 man infanterie en 600 man cavalerie, gelegerd op het bergplateau ongeveer 20 mijl van Honolulu.

San-Francisco. Het aandoen der baai van San-Francisco levert bij helder weder geene moeilijkheden op. Bij mist, die hier veelvuldig voorkomt, kan door een doelmatig gebruik van het lood het lichtschip aangeloopen worden.

De baai zelf is voor schepen volkomen veilig; er staat steeds een sterke eb- en vloedstroom; voor sloepen is somtijds de communicatie met den wal geheel verbroken.

San-Francisco is de voornaamste haven van de Westkust van Amerika en daardoor, alsmede door hare ligging, van groot belang.

Omtrent de versterkingen heb ik geene inlichtingen kunnen verkrijgen; zij moeten echter zeer belangrijk zijn.

Yokohama. Wordt beleefd verwezen naar het rapport van den eskader-commandant.

Manila. Wordt beleefd verwezen naar het rapport van den eskader-commandant.

b. Jaluit. Hulpmiddelen tot het bewerkstelligen van voorzieningen aan romp, tuig enz., zijn er niet.

Verversehingen zijn niet te bekomen, behalve varkens, waarvan er eenige te verkrijgen zijn.

Honolulu v/m 27 September t/m 2 October en v/m 9 t/m 13 November.

Op het oogenblik is hier nog geene gelegenheid tot dokken, alleen is er eene sleephelling, maar voor kleinere schepen.

Kleine herstellingen kunnen bewerkstelligd worden. Er is eene groote ijzergieterij, waar alle machinedeelen voor de suiker-fabrieken gemaakt worden.

Als noodhaven is Honolulu zeer goed te gebruiken.

Aanvulling van levensmiddelen en ververschingen kan hier geheel plaats hebben en alles van zeer goede kwaliteit.

San-Francisco. Alle herstellingen, zoowel op particuliere- als Rijkswerf, kunnen worden uitgevoerd.

De bestaande inrichtingen zijn zeer volledig beschreven in de zeil-aanwijzigingen „West Coasts of Central America and the United States, second edition 1907."

Aanvulling van levensmiddelen, ververschingen en scheepsbehoeften kan hier tot elke hoeveelheid plaats vinden, alles van zeer goede kwaliteit.

Yokohama. Wordt beleefd verwezen naar het rapport van den eskader-commandant.

Manila. Wordt beleefd verwezen naar het rapport van den eskader-commandant.

c. Jaluit. Steenkolen waren aanwezig tot eene hoeveelheid van 1200 ton, die juist aangevoerd waren; de twee barken, die ze aangebracht hadden, lagen nog ter reede. Het bleek mij, dat de kolen door zeilschepen aangevoerd worden van Nieuw-Zeeland, zoodra er op de eilanden-groep verdere lading voor deze schepen aanwezig is. Er moet voor de Duitsche Marine steeds een voorraad beschikbaar zijn van 700 ton.

De Australische booten, die hier enkele malen per jaar komen, zorgen voor hunne eigen kolenaanvulling, door het tijdig daarheen zenden van een zeilschip, waaruit zij dan hun voorraad aanvullen. Ook thans lag er een driemast schoener voor dit doel ter reede.

De aangekochte steenkolen kostten 65 mark de ton. Het zijn Nieuw-Zeeland-kolen, zij worden in lichters langszijde gebracht en moeten door eigen personeel worden opgeschept en over gewipt.

Er is een houten hoofd uitgebouwd, waaraan schepen kunnen aanleggen van hoogstens 17 voet diepgang. Langs den steiger kan 200 ton per dag geladen worden, uit lichters hoogstens 125.

Water is alleen te verkrijgen wanneer het regent; het wordt dan aan den wal opgevangen en in tanken bewaard. Vijftig ton kon verkregen worden tegen 5 mark de ton. Het moest met eigen sloepen van den wal gehaald worden.

Honolulu v/m 27 September t/m 2 October. Steenkolen.

In den handel zijn West-Australische en Japansche kolen te verkrijgen, doch van minder goede kwaliteit.

Door bemiddeling van den commandant van de werf verkreeg ik 601 ton Standard Eureka Coal van Berwindt & White, Pennsylvania, waarvan de Amerikaansche vloot steeds voorzien wordt.

De prijs van de kolen, met onkosten voor langszijde en op de kade brengen, bedroeg 10 dollar en 8 dollar-cent de ton.

De kolen zijn fijn, doch van uitmuntende kwaliteit; het verbruik was iets minder dan van Cardiff-kolen.

Water werd tot onbeperkte hoeveelheid gratis verstrekt.

Honolulu v/m 9 t/m 13 November. Aangekocht werden:

1°. 600 ton steenkolen, ontvangen van het Amerikaansche gouvernement; de prijs der kolen bedroeg 9 dollar 92 dollar-cent per ton, onkosten er onder begrepen;

2°. voor 32 dollar 85 dollar-cent kabel ter vernieuwing van de electrische geleidingen van het voorstation naar S.B. machinekamer en achterstation, aangezien deze na maandenlange pogingen bleken niet meer herstelbaar te zijn.

San-Francisco. Steenkolen. Cardiff, Australische, Japansche en Amerikaansche kolen zijn in den handel verkrijgbaar tot elke benoodigde hoeveelheid.

Oorlogsschepen kunnen steeds door tusschenkomst van de Marine-autoriteiten gouvernementskolen krijgen van zeer goede kwaliteit.

Aangekocht werden 568 ton kolen tegen 7 dollar 65 dollar-cent en 100 ton voedingwater tegen den prijs van 1 dollar 40 dollar-cent per ton.

De kolen worden in lichters langszijde gebracht.

Yokohama. Aangekocht werden 678 ton Cardiff-kolen tegen 24 yen (f 30.24) de ton, benevens 110 ton voedingwater tegen 40 sen (50,4 cent) de ton. De aangekochte ververschingen waren van goede kwaliteit.

Manila. Aangekocht werden 300 ton steenkolen, ontvangen van het Amerikaansche gouvernement, tegen ongeveer f 16.53 de ton, benevens 50 ton voedingwater à f 1.26 de ton. De aangekochte ververschingen waren van goede kwaliteit.

d. Formaliteiten, ceremoniën en gewisselde beleefdheden.

Jaluit. Bij aankomst werd de officier van piket naar den wal gezonden, om kennis te geven van onze aankomst aan den besturenden ambtenaar.

Het hoofd van het bestuur van de Marshall-eilanden, Regierungsrat (rang van majoor) STUCKHARDT, heeft zijne standplaats te Jaluit. Hij bracht des middags een bezoek aan boord, welk bezoek den volgenden ochtend door mij werd beantwoord.

Militaire macht is op deze eilandengroep niet aanwezig. Bij vertrek werd door mij de mail voor San-Francisco medegenomen.

Honolulu v/m 27 September t/m 2 October. Bij aankomst werd het schip door een officier van piket gecomplimenteerd namens den commandeerenden schout-bij-nacht en den kapitein-ter-zee, commandant van de Naval-Yard.

Van de aankomt werd kennis gegeven aan den consul H. MARTENS VON HOLT en den gouverneur.

Nadat door een officier van piket bedankt was voor het complimenteeren en voor het spelen van de volksliederen, werd door mij nog dienzelfden middag een bezoek gebracht aan de beide schouten-bij-nacht en de kapiteins-ter-zee, commandanten der vlaggeschepen. Op voorstel van den commandeerenden schout-bij-nacht werd aan de andere commandanten een kaartje gezonden, aangezien hij het aanta schepen en de afstanden te groot vond, en werd ik met alle beschikbare officieren genoodigd op eene danspartij op zijn vlaggeschip voor den volgenden avond.

Onmiddellijk na aankomst kwam de consul aan boord een bezoek brengen en werd met hem overeengekomen de verdere officieele bezoeken den volgenden dag af te leggen, aangezien het dien dag te laat was geworden.

Den 28sten werd met den consul een bezoek gebracht aan den gouverneur en den kapitein-ter-zee, commandant van de Naval-Yard. Door de beide schouten-bij-nacht, de commandanten van de vlaggeschepen en den commandant van de Naval-Yard werden de bezoeken persoonlijk geretourneerd.

De gouverneur wenschte het bezoek eveneens persoonlijk terug te brengen, doch heb ik hiervoor bedankt met het oog op het kolenladen.

Dienzelfden avond nam ik met het grootste gedeelte van de officieren deel aan het bal, aangeboden door de officieren van de Amerikaansche vloot aan de families van Honolulu.

Het was een bijzonder schitterend feest, waar twee duizend genoodigden waren.

Den 29sten was ik met één der officieren genoodigd om deel te nemen aan de opening van een nieuwen spoorweg, dwars over het eiland heen, welke tocht zeer belangwekkend was.

Den 30sten werd door den consul een automobieltocht aangeboden naar het gebergte, waaraan door een tiental officieren werd deelgenomen.

Den zelfden avond werd de geheele etat-major genoodigd op een smoking-concert, door de leden van de Pacific club aan de officieren van het Amerikaansche eskader aangeboden

Den 1sten October had ik het genoegen den consul met eenige officieren bij mij aan tafel te zien.

Door het korte verblijf werden geene verdere uitnoodigingen ontvangen; de geheele ontvangst ter plaatse was zeer gastvrij en voorkomend.

H o n o l u l u v/m 9 t/m 13 November. Bezoeken werden over en weer gewisseld met den commandant van de Naval-Yard, den gouverneur, den commandant van den Engelschen kruiser *Bedford* en den consul.

Verder werden bezoeken ontvangen van- en terug gebracht aan de Engelsche, Deensche, Fransche en Italiaansche consuls.

Door den korten tijd van het verblijf ter plaatse, konden weinig beleefdheden gewisseld worden.

Den 10den waren de consul en ik de gasten op een door de officieren gegeven diner.

Den 11den waren des avonds mijne gasten aan tafel: de commandant van den Engelschen kruiser *Bedford*, de consul en de eersteofficier van de *Bedford*. De commandant van de Naval-station had zich doen verontschuldigen wegens eene reeds vroeger aangegane verbintenis.

Den 12den werd door den consul in de Pacific-club aan commandant en officieren een afscheids-diner aangeboden.

San-Francisco. Bij het binnenloopen kwam, na de visitatie en voor het ten anker komen, de consul, de heer G. J. G. MARSILY, aan boord.

Vonden ter reede komende aldaar den Amerikaanschen kruiser *Sint Louis* en den Japanschen kruiser *Idzumo*, werden door beiden gecomplimenteerd, benevens door den collector of port, die hier eene belangrijke functie vervult.

Lieten voor het complimenteeren bedanken door een officier van piket en tevens aan den burgemeester en den commandeerenden generaal van onze aankomst kennis geven.

Tegen 12 u. 's middags werd de vlag van den schout-bij-nacht PHELPS op de *Sint Louis* geheschen; salueerden op de voorgeschrevene wijze, welk saluut onmiddellijk op gelijke wijze beantwoord werd.

Te 1 u. 30 m. kwam de burgemeester met de Portola-feestcommissie aan boord om ons welkom te heeten te San-Francisco, waarbij de eerewijn geschonken werd en op Hare Majesteit en de Nederlandsche Natie toasten werden uitgebracht en beantwoord.

Ontvingen tevens bezoek van den commandant van het Japansche oorlogsschip *Idzumo*, kapitein ter zee ISAM-TAKESHITA, benevens van den adjudant van den generaal, die mij liet weten, dat hij ziek in 't hospitaal lag en tot zijn leedwezen geene bezoeken kon ontvangen.

Den 13den werd door mij een bezoek gebracht aan den schout-bij-nacht en den commandant van den kruiser *Sint Louis*, benevens aan den consul en met dezen aan den burgemeester. Mijn voornemen te kennen gevende het bezoek aan de feestcommissie te willen retourneeren, kwamen deze allen bij den burgemeester en werd de eerewijn aangeboden.

Den 14den werd door den schout-bij-nacht PHELPS, vergezeld van den commandant van de *Sint Louis*, commander A. GLAVIS, het bezoek teruggebracht.

Aan mij werd gedurende het verblijf te San-Francisco toegevoegd de luitenant ter zee M. F. DRAEMEL, die ten allen tijde en in alle opzichten ter mijner beschikking werd gesteld.

De volgende dagen kwamen alsnog ter reede: de Amerikaansche kruisers *Yorktown* en *Albany*, benevens acht hoogzee torpedobooten, de Engelsche kruisers *Bedford*, *Sheerwater* en *Algerine*, de Italiaansche kruiser *Calabria* en de Duitsche kruiser *Arcona*. Alle officieele bezoeken van commandanten en etat-majors werden gewisseld.

Den 17den werd door den consul aan ons ten zijnen huize in Oakland een déjeuner aangeboden, waaraan door mij met vijf officieren werd deelgenomen.

Dien zelfden avond werden de officieren op een diner gevraagd op de *Sint Louis*.

Den 18den werd door den schout-bij-nacht PHELPS een diner aangeboden, aan boord van de *Sint Louis*, aan alle commandanten van de ter reede liggende schepen, ter eere van de vreemde gasten.

Dien zelfden dag waren een elftal officieren naar San-José gegaan, op eene uitnoodiging van den heer WEHNER, om de wijnbergen te komen bezichtigen. Het onthaal aldaar was zeer gastvrij en hartelijk. Met het oog op het diner bij den schout-bij-nacht kon door mij hieraan geen deel worden genomen.

Den 19den werden de Portola-feesten geopend door den intocht van Portola, waarbij een historische optocht werd gehouden, waaraan door marine en leger der Vereenigde Staten en detachementen der vreemde oorlogsschepen werd deelgenomen. Ook de landingsdivisie van Hr. Ms. *Noordbrabant* nam hieraan deel, terwijl een der officieren het schip vertegenwoordigde bij de hoogmis in de cathedraal.

Dien morgen werd door mij een bezoek gebracht aan Hr. Ms. gezant en gevolmachtigd minister Jhr. Dr. LOUDON, die den vorigen avond laat ter plaatse was aangekomen, welk bezoek door Zijne Excellentie den volgenden dag werd terug gebracht.

Des namiddags na afloop van den optocht werd een officieele lunch gegeven, waaraan ook door alle commandanten der vreemde oorlogsschepen werd deelgenomen.

Des avonds was het officieele receptie voor commandanten en officieren van alle ter reede liggende oorlogsschepen, waaraan door mij met de beschikbare officieren werd deelgenomen.

Alle ter reede liggende schepen, ook Hr. Ms. *Noordbrabant*, waren gedurende de feestweek van 's avonds half negen tot elf uur geïlluminеerd.

Het schip was dagelijks voor bezoekers opengesteld, des voormiddags van 9—12 en des namidags van 1 u. 30 m. tot 5 uur.

Des Woensdags, den 20sten October, namen alle beschikbare

officieren deel aan een hun aangeboden automobieltocht, welke door een lunch besloten werd.

Door mij werd dien ochtend een gelijksoortige tocht gemaakt met Hr. Ms. gezant en mevrouw LOUDON, vergezeld door een der leden van het comité, welke tocht eveneens door een lunch besloten werd.

Op den namiddag was eene groote receptie in de Merchants-Exchange, waaraan door mij in gevolg van Hr. Ms. gezant en ook door eenige officieren werd deel genomen, bij welke gelegenheid vele redevoeringen werden gehonden.

Des avonds werd een smoker aan de matrozen van alle schepen aangeboden in het Dreamland-Pavillon.

Door mij werd dien avond deel genomen aan een gala-diner in het Fairmont-hôtel, waar Hr. Ms. gezant tegenwoordig was, terwijl ik later met de beschikbare officieren deel nam aan het gala-bal, dat in hetzelfde hôtel gegeven werd.

Des Donderdags werd een historische optocht gehouden, welke door mij op de officieele tribune werd bijgewoond.

Des avonds nam ik deel aan een diner, door Hr. Ms. gezant en mevrouw LOUDON aangeboden, en daarna met verscheidene officieren aan een gemaskerd bal.

Dien middag waren tien onderofficieren de gasten aan een diner, in het gebouw van de Marine-Christelijke jongelingsvereeniging, aangeboden aan de onderofficieren van alle vreemde oorlogsschepen.

Des Vrijdags nam ik met zes officieren deel aan een lunch, ons door Hr. Ms. gezant aangeboden; de overige officieren waren door dienst en andere festiviteiten in beslag genomen.

Dien avond bood de Bohemian-club aan de gezanten van Nederland en Spanje en aan de etat-majors van alle ter reede liggende oorlogsschepen een smoking-concert aan.

Aan de schepelingen werd dien dag een automobielrit aangeboden en werden een tiental hunner als gast van de Amerikaansche matrozen ten eten gevraagd.

Zaterdag den 23sten nam ik deel aan een déjeuner in de Pacific-Union-club aangeboden aan Hr. Ms. gezant, den gezant van Spanje en de commandanten der ter reede liggende oorlogsschepen.

Dien dag werd door commandant en officieren van den Japanschen kruiser *Idzumo* een at-home gegeven en had tot slot van de Portola-feesten des avonds een historische carnaval-optocht plaats.

Den 24sten werd door den consul een lunch aangeboden aan Hr. Ms. gezant en mevrouw LOUDON, waaraan door mij met een der officieren werd deel genomen.

Op den namiddag woonde ik de receptie bij door Zijne Excellentie gehouden voor de leden der Hollandsche kolonie.

Aan het at-home den 26sten door den Engelschen kruiser *Bedford* en den Duitschen kruiser *Arcona* gegeven, kon niet worden deel genomen, aangezien het schip te California-City was om kolen te laden.

Den 29sten gaf de Italiaansche kruiser *Calabria* een at-home, waarbij ik met eenige officieren tegenwoordig was.

Ten slotte nam ik den 30sten met een der officieren deel aan het officieel déjeuner door Hr. Ms. gezant aan den mayor en het Portola-committee aangeboden.

Gedurende de feestweek was een automobiel ter mijner beschikking gesteld, terwijl aan alle in uniform zijnde schepelingen vrij trammen was gegeven.

De verschillende beleefdheden en de genoten gastvrijheid werden beantwoord door een déjeuner, door mij op den 25sten aangeboden, waaraan door Hr. Ms. gezant en mevrouw LOUDON, schout-bij-nacht PHELPS en den commandant van de *Sint Louis*, den consul en mevrouw MARSILY, benevens twee leden van het comité met hunne dames werd deelgenomen, de beschikbare ruimte niet toelatende, om dit déjeuner eene gewenschte grootere uitbreiding te geven.

Des middags werd van 2 tot 7 uur een at-home gegeven met muziek, waaraan door een groot aantal gasten uit de eerste kringen der stad en hare omgeving werd deel genomen, benevens door de commandanten en officieren der ter reede liggende oorlogsschepen.

Even voor het vertrek van de reede, kwam het comité der feesten bij mij aan boord, ten einde afscheid te nemen en in de meest waardeerende woorden uiting te geven aan hunne dankbaarheid voor het aanwezig zijn van Hr. Ms. *Noordbrabant* te San-Francisco, waarbij aan commandant, officieren en de geheele bemanning vruchten werden cadeau gedaan en bloemen werden uitgereikt.

Bij het verlaten der reede deden zij ons uitgeleide per boot tot GoldenGate, waar zij met herhaalde hoera's ons een afscheid toeriepen.

Y o k o h a m a. Bij aankomst werd het schip gecomplimenteerd door den Engelschen kruiser *Bedford*, waarvoor op gelijke wijze bedankt werd.

De consul, de heer C. BASTIN, benevens de zaakgelastigde, de heer L. VAN DE POLDER, kwamen bij aankomst onmiddellijk aan boord. Wij beantwoordden den volgenden dag deze bezoeken en brachten, met den consul, een bezoek bij den gouverneur en den mayor, dat den zelfden morgen persoonlijk werd beantwoord.

Op den namiddag werd met den zaakgelastigde een bezoek gebracht aan den minister van Marine. Met het oog op het kolenladen werd voor het tegenbezoek bedankt en zond Zijne Excellentie een kaartje.

Behalve de vele beleefdheden van de Hollandsche kolonie, werd door den consul een officieel diner gegeven, waaraan de zaakgelastigde, de burgemeester en de gouverneur deelnamen.

Zijne Excellentie de minister van Marine vroeg mij te dineeren op Maandag den 6den, doch was ik tot mijn leedwezen verplicht te bedanken, aangezien ik mijn woord reeds elders gegeven had.

Gelegenheid tot het geven van een feest aan boord bestond er niet, daar het kolenladen eerst Zaterdag-avond was afgeloopen en het schip Maandag eerst schoongemaakt kon worden.

Maandag-namiddag kwamen echter de zaakgelastigde, de consul en de leden der Hollandsche kolonie met hunne dames aan boord voor een afternoon-tea.

Manila. Bij aankomst kwam iemand van het havenkantoor aan boord om eene boei aan te wijzen, achter het breekwater, waarop met een ketting gemeerd werd.

Werden gecomplimenteerd namens schout-bij-nacht HARBER, wiens vlag van den kruiser *Charlestown* te Cavite woei, en door een adjudant namens den commandeerenden generaal.

De schout-bij-nacht liet bedanken voor een bezoek en ook voor het zenden van een officier van piket, wegens den grooten afstand van Manila.

Zonden den officier van piket naar den wal, om den consul kennis te geven van onze aankomst.

Ontvingen bezoek van den consul, den heer MEERKAMP VAN EMBDEN, die de verschillende autoriteiten van onze aankomst bericht had gegeven, zoodat geen officier van piket behoefde gezonden te worden.

Den 15den 's morgens werd door mij het bezoek aan den consul teruggebracht en, met dezen, bezoeken gebracht aan den ministerraad, welke den gouverneur, die op reis was, verving, en aan den commandeerenden generaal, den generaal-majoor DUVALL. Voor de tegenbezoeken werd bedankt, met het oog op het kolenladen en schoonschip maken.

De ontvangst ter plaatse was zeer hartelijk en werd door het gouvernement en den consul alles gedaan, om het verblijf zoo aangenaam mogelijk te maken.

Den 14den was ik met drie officieren de gast aan een diner, door den consul gegeven, en den 15den nam ik met vier officieren deel aan een officieel diner door den consul aangeboden en waarbij mede aanzaten: twee der ministers, benevens mevrouw DUVALL en de adjudant van den generaal, aangezien deze verhinderd was persoonlijk tegenwoordig te zijn.

Den ochtend van dien dag waren de beschikbare officieren uitgenoodigd eene der grootste sigarenfabrieken te komen bezichtigen en werden zij zeer gastvrij ontvangen.

Aan de equipage werd dien middag en den volgenden middag, namens het gouvernement, een tramtocht aangeboden, waarvan door allen gebruik gemaakt werd.

Den 16den was eveneens door de regeering een tocht aangeboden naar het binnenland aan een achttal officieren. Tot mijn leedwezen was ik verhinderd hieraan deel te nemen door het sluiten der rekeningen, daar het mijn voornemen was, den volgenden morgen zoo spoedig doenlijk te vertrekken.

Dien zelfden avond was door den schout-bij-nacht NAZRO, commandant van het Naval station te Cavite, en zijne officieren, een bal aangeboden, waarvoor moest bedankt worden, aangezien het grootste gedeelte der officieren niet tijdig van den tocht naar het binnenland terug kon zijn.

Het verblijf was zoo kort, dat de vele in het voornemen liggende uitnoodigingen niet gedaan werden, doch de ontvangst was in alle opzichten zeer hartelijk.

Tot het geven van een feest was geen tijd beschikbaar, doch had ik het genoegen den consul en mevrouw MEERKAMP VAN EMBDEN, benevens nog eene familie en eenige officieren, des avonds bij mij aan tafel te zien.

3°. Het schip.

Wat dit betreft, meen ik mij te mogen refereeren aan hetgeen hieromtrent reeds bekend is.

De aan de stuurinrichting aangebrachte voorziening voldeed gedurende de verdere reis goed.

4°. Oefeningen.

Beperkten zich geheel tot die binnen boord en hadden, zooveel de gelegenheid zulks toeliet, geregeld plaats.

5°. Mededeelingen omtrent den gezondheidstoestand.

In het begin van de reis deden zich nog eenige recidiven van koorts voor, die echter weldra verdwenen, en was de gezondheidstoestand van etat-major en equipage verder gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Geene.